За рулем



Горит огонь Спартакиады







8 1975

СТАХАНОВЦЫ

Новыми достижениями в труде, досрочным выполнением заданий девятой пятилетки автомобилестроители, автотранспортники, работники и активисты оборонного Общества готовятся встретить XXV съезд КПСС

В эти дни трудящиеся нашей страны отмечают 40-летие начала славного стахановского движения. 31 августа 1935 года донбасский угольщик Алексей Стаханов вернулся из шахты с блестящей победой — он вырубил 102 тонны угля за 6 часов при плане неполных 7 тонн в смену. С тех пор следовали рекорд за рекордом. Стахановское движение охватило всю страну. Примеру Стаханова последовали лучшие ударники промышленности, транспорта. Кузнец горьковского автозавода Александр Бусыгин достиг рекордов выковки коленчатых валов и положил начало бусыгинскому движению в автотракторной промышленности.

Ныне сотни и сотни тысяч молодых рабочих, колхозников, автомобилестроителей, автотранспортников, продолжают дело, начатое Стахановым, Бусыгиным и их последователями.





ДЕВЯТОЙ ПЯТИЛЕТКИ

Стахановское движение в автомобилестроении и на автотранспорте

Факты и цифры







На этих фото мы представляем зачинателей стахановского движения и их сегодняшних преемников.

Вверху слева — Алексей Стаханов, а рядом — его шахтерская бригада (фото 1935 года).

Ниже вы видите группу передовиков социалистического соревнования, молодых рабочих сборочного цеха автомобильного завода имени Ленинского комсомола. Слева направо: Г. Силаева, А. Андреев, А. Сыроватская, В. Слизков, Л. Мавлютова и Л. Глазунова.

На правом верхнем фото — комсомольцы кузовного цеха ульяновского автозавода имени Ленина: Н. Ушакова, А. Урахов, А. Калмыкова, Л. Тихонова. Они досрочно закончили сборку очередного кузова машины для БАМ.

У своего автомобиля — ударник коммунистического труда водитель автокомбината № 29 Мосстройтранса комсорг автоколонны № 2 депутат Черемушкинского райсовета г. Москвы Валерий Абрамов.

Право сфотографироваться рядом со знаменем завоевали победители соцсоревнования краснопресненской автошколы ДОСААФ г. Москвы наставники молодежи А. И. Зайцев, В. А. Кузин, Н. А. Хаймук.

Фото ТАСС,
В. Хватова и В. Ширшова

● Начало этому новому этапу в социалистическом соревновании, знаменовавшему новую организацию труда, положил шахтер Алексей Стаханов, установивший сорок лет назад небывалый по тем временам рекорд выработки. Почин был подхвачен. Вскоре рекорды Стаханова перекрыл забойщик Изотов, а его опередил шахтер Артюхов, который довел сменную производительность до 310 тонн угля.

● По примеру Стаханова сразу же развернулось движение передовиков производства в других отраслях промышленности, на транспорте. При норме 675 коленчатых валов за смену бригада кузнецов горьковского автомобильного завода под руководством Александра Бусыгина выковала 1146 валов и положила этим начало так называемому бусыгинскому движению в автотракторной промышленности.

● От соревнования одиночек — к соревнованию масс — таков был лозунг дня. 10 октября 1935 года на горьковском автозаводе состоялся слет стахановцев-бусыгинцев автотракторной промышленности. Сюда собрались лучшие представители всех автотракторных заводов страны.

● 14 ноября 1935 года в Большом зале Кремлевского дворца в Москве состоялось первое Всесоюзное совещание стахановцев, в котором приняло участие три тысячи передовых ударников и ударниц всех отраслей промышленности и транспорта.

● Стахановско-бусыгинское движение внесло серьезные поправки в производственные планы. Так, после Всесоюзного совещания стахановцев на ГАЗе было решено пересмотреть программу на 1936 год и увеличить выпуск моторов со 105 тысяч до 140 тысяч, автомобилей — с 80 тысяч до 100 тысяч.

● XVII съезд партии поставил автомобильному транспорту страны задачу на вторую пятилетку: увеличить производительность парка вдвое и сократить себестоимость перевозок на 54 процента. Выполняя указания съезда, автотранспортники развернули борьбу с бесхозяйственностью, порожними пробегами, занижением технических норм. На автотранспорте широко развернулось стахановское движение.

● Лучший водитель ЗИСа на далеком Хорогском тракте тов. Савченко план октября 1935 года выполнил по тоннам на 365 процентов, по [illegible]илометражу — на 224,3 процента, сэкономи[illegible] [illegible]08 кг горючего. Шофер одесского [illegible]транстреста тов. Пасманник в день о[illegible]тия Всесоюзного совещания стаха[illegible]в сделал одиннадцать ездок вмест[illegible]ми. Водитель-стахановец 2-й коло[illegible] [illegible]-го парка Мосавтогруза тов. Улья[illegible] 23 ноября выполнил дневной план [illegible] 170,3 процента, 24 ноября [illegible] на [illegible] процента. 25 ноября — на 1[illegible]. Его примеру последов[illegible] [illegible]сковские водители.

● Водители-стах[illegible] автобазы Мосавтотреста [illegible]ыступили [illegible]нициаторами соревнования за безаварийную работу. В это движение включились многие автохозяйства Москвы, Ленинграда, а затем других городов страны.

За нашу Советскую Родину!

За рулем

8 ● Август ● 1975

Ежемесячный
научно-популярный
и спортивный журнал
Ордена Красного Знамени
ДОСААФ СССР
Издается с 1928 года

К пленуму ЦК ДОСААФ СССР

Так завоевывается авторитет

Первичные организации. Сегодня их сотни тысяч в нашем патриотическом Обществе, и многие из них по праву называют центрами оборонно-массовой работы. Особенно заметных сдвигов достигли они в ходе выполнения Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 7 мая 1966 года «О состоянии и мерах по улучшению работы Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР)».

Очередной пленум ЦК ДОСААФ, который состоится в сентябре этого года, обобщит опыт передовых первичных организаций, проанализирует недостатки, выработает меры, обеспечивающие высокий уровень работы низовых оборонных коллективов, их активность и боевитость.

В преддверии пленума редакция обратилась к трем председателям передовых первичных организаций с просьбой ответить на один вопрос. В наши дни особенно возрос интерес к моторной технике — автомобилям, мотоциклам, мопедам. Как используется это обстоятельство для привлечения членов ДОСААФ к активной работе в Обществе?

А. ХРИСТИНИЧ,
председатель комитета ДОСААФ колхоза имени Кирова (Краснодарский край, Лабинский район)

— Мы этот интерес прежде всего оборачиваем на пользу делу. Лето для хлеборобов, известно, страдная пора. У нас на Кубани сейчас в полном разгаре жатва, уборка, обмолот, вывозка зерна, сбор других плодов земли. И всюду чуть ли не круглые сутки слышатся моторы. Это работают механизаторы — главная сила сегодняшнего села. На полях нашего большого, многоотраслевого хозяйства — десятки тракторов, комбайнов, автомобилей. Среди тех, кто управляет этой техникой, каждый третий — выпускник курсов при первичной организации ДОСААФ колхоза.

Обучение членов артели механизаторским специальностям — важнейшее дело в работе первичной организации. Назову такие цифры: в прошлом году мы обязались подготовить до 100 специалистов. Обязательство перевыполнили — 116 колхозников стали трактористами, мотористами на фермах, электромеханиками, овладели мотоциклом.

Нынче, в год юбилея Победы в Великой Отечественной войне подготовлено 123 технических специалиста. Кроме того, группа шоферов прошла курсы по повышению классности. С механизаторами проводятся также занятия по изменениям и дополнениям в Правилах дорожного движения. Многие наши люди осваивают две-три профессии. В пору напряженных полевых работ, когда к этому вынуждает обстановка, комбайнер может пересесть на трактор, тракторист — за руль автомобиля, шофер — за штурвал комбайна. Это позволяет маневрировать кадрами, производительнее использовать технику.

Нужно ли говорить, как важны технические знания молодым колхозникам, которые готовятся к воинской службе. Наши призывники, пройдя в армии дополнительную подготовку, как правило, становятся водителями автомобилей, тягачей, бронетранспортеров. Вернувшись в село, снова управляют колхозной техникой. Но теперь это уже не подростки, не новички, а зрелые механизаторы. Они-то и составляют костяк кадров колхоза.

Скажу без преувеличения: как только комитет ДОСААФ активно включился в механизаторский всеобуч, поставил его на прочную основу, авторитет организации неизмеримо вырос.

Подготовка специалистов — важная, но, конечно, не единственная область работы комитета ДОСААФ. Мотор ведь теперь не только на полях и фермах. Чуть ли не каждая пятая семья в колхозе имеет в личном пользовании либо мотоцикл, либо автомобиль. Где научиться управлять техникой, получить водительское удостоверение? Опять же на курсах ДОСААФ. Или кто, как не мы, должен объединить молодежь, увлекающуюся техническими видами спорта. Все эти дела тоже укрепляют авторитет досаафовской организации.

Разумеется, сам по себе он не придет, с неба не свалится — он завоевывается упорным трудом, настойчивостью, инициативой. Примеров здесь достаточно. Помню времена, когда учебная работа у нас была, мягко говоря, не на высоте. Но вот партком и комитет ДОСААФ поручили возглавить ее коммунисту Н. Чеботареву, заведующему механическими мастерскими. Тогда-то мы почувствовали, как двинулось вперед дело. Он собрал вокруг себя активистов, с помощью правления и парткома колхоза оборудовал учебные классы, снабдил их всем необходимым. Нашлись и учебная техника, и преподаватели-общественники из числа наших же специалистов. А каков результат, вы уже знаете.

Популярны у колхозников военно-технические виды спорта. Действуют автомобильная, мотоциклетная, радиолюбительская и стрелковая секции. Даже в напряженную пору посевных и уборочных работ выкраиваем время для состязаний — по скоростному маневрированию на личных автомобилях и мотоциклах, по стрельбе и радиоспорту.

Как видите, моторная техника ныне в большом почете, и если сумеешь вокруг нее организовать людей, считай, что дела пойдут успешно. Так у нас они и идут. Ныне все наши колхозники — члены оборонного Общества, они аккуратно платят взносы, охотно приобретают билеты лотереи ДОСААФ, многие активно участвуют в массовых военно-патриотических мероприятиях, сознавая, что укрепление обороноспособности страны — долг каждого советского гражданина. А это и есть признание авторитета первичной организации.

В. ТЕРЕНТЬЕВ,
председатель комитета ДОСААФ типографии и издательства «Правда»

— Вспоминаю событие пятилетней давности. Мне, тогда еще новому в комитете ДОСААФ человеку, более опытные дали понять: нелегко будет работать, столичную молодежь-де ничем не удивишь. «Удивить-то может и не удивишь, а увлечь можно», — думал я тогда. И вот мы собираемся в первый многокилометровый автомотопробег Москва — Брест — Москва. Волнуемся, конечно, тщательно готовим технику, людей. Читаем брошюры и книги о боях в Белоруссии, о подвиге Брестской крепости-героя. У каждого участника пробега определенное поручение, за которое он, как говорится, отвечает головой.

Сейчас нет смысла рассказывать о том, как мы путешествовали. Но когда вернулись, восторгам и разговорам не было конца. Особенный интерес вызвал поход у ребят из нашего правдинского профтехучилища. Это проявилось в том, что сразу же пополнились ряды автомобильной и мотоциклетной секций.

Так и пошло. Каждое лето — пробег. В 1971 году — по местам формирования и боев Таманской дивизии. В 1972-м — в Закарпатье. Знакомились с прошлым и настоящим этого края, историей борьбы украинского народа за воссоединение своих земель. Маршрут пробега 1974 года прошел через города-герои Киев, Одессу, Севастополь. И перед каждым походом — непременное тщательное изучение, разработка военно-патриотической темы.

Кроме авто- и мотосекций в последние годы в походах стали принимать участие члены других секций первичной органи-

зации, например подводного плавания. В дни отдыха мы устраиваем тренировки, соревнования, сдачу норм ГТО. Это цементирует коллектив, создает хорошее настроение, помогает в работе.

Разумеется, не одними пробегами заполнена «мотористическая жизнь» нашей первичной организации. В 1971 году мы получили от автобазы издательства две «Волги» ГАЗ—21 и организовали обучение первой группы автолюбителей. Не без огрехов, конечно, но получилось. За год выпустили три группы и почувствовали, что можем сделать больше. Приобрели в таксомоторном парке ГАЗ—24, восстановили машину — опять же не без помощи нашей автобазы. Горком ДОСААФ выделил еще два автомобиля. Так появилась возможность развернуть учебную работу в более широких масштабах. А нужда в этом при нынешних объемах производства автомобилей и продажи их населению просто огромна. В этом году наш парк пополнился «Жигулями» и «Москвичом—412». И сейчас одновременно обучаются уже три группы по 35 человек. Члены первичной организации, рабочие и служащие типографии и издательства «Правда» благодарят нас. Им не надо мчаться за тридевять земель после работы на занятия по вождению и правилам движения или искать помощи у специалистов с сомнительной репутацией. Комитет ДОСААФ дает возможность каждому стать водителем-любителем.

Теперь, когда учебный процесс отлажен, мы намерены больше внимания уделить спорту. Для этого есть все предпосылки. Во-первых, в автобазе издательства работает большой коллектив шоферов — около 800 человек. Во-вторых, у нас очень много молодых рабочих — и в цехах, и в упомянутом уже ПТУ. Есть в коллективе люди, способные обучить других спортивному мастерству. Это Эдуард Дубинский, Валерий Казанский, Валерий Грюнталь — мастера спорта. Среди их питомцев активные участники спортивных соревнований, отличные производственники, а также нынешние воины.

Вот сейчас пишут письма в комитет два Володи — Шляпугин и Кривопуск. Кажется, недавно они ходили в наши первые пробеги, а теперь уже заканчивают армейскую службу. Готовится стать солдатом третий Володя — Шестеренко, помощник инструктора по мотоспорту.

Это отрадно: приходит мальчишка в секцию, учится, овладевает техникой, уходит в армию. И мы свою главную задачу видим как раз в том, чтобы увлечь паренька, помочь ему полюбить какое-то дело и, в конечном итоге, подготовить из него специалиста для Вооруженных Сил.

Мотосекцией у нас руководит мастер спорта Виктор Иванович Гринь. А его сын Александр — один из самых заядлых мотоциклистов. Сейчас он тоже готовится к воинской службе.

С такими людьми работать, конечно, легко. Особенно когда чувствуешь поддержку. А нам помогают, и помогают серьезно, понимая важность задач, стоящих сегодня перед организациями ДОСААФ. Помогает администрация в лице заместителя директора издательства «Правда» Владимира Алексеевича Макина, помогает партком и его секретарь Клавдия Васильевна Колодкова, помогает комитет комсомола. Помогают потому, что видят полезность наших дел для производства, для страны в целом.

Н. КУЗЬМЕНКО,
председатель комитета ДОСААФ Белорусского политехнического института

— Полагаю, невелика цена современному инженеру, к тому же выпускнику политехнического вуза, если он не знает моторной техники. Конечно, студенты на факультетах по своим профессиям изучают устройство и эксплуатацию различных видов машин, задача же вузовской организации оборонного Общества, как мы ее себе представляем, — помочь каждому выпускнику института приобрести военно-техническую специальность, научить его управлять мотоциклом, автомобилем, прыгать с парашютом, помочь освоить радиодело, привить навыки, нужные для организации военно-патриотической работы.

К этому, собственно, и направлены усилия нашего досаафовского актива. Каждый год сотни воспитанников БПИ вместе с дипломом инженера получают удостоверение общественного инструктора, спортсмена-разрядника, спортивного судьи. Молодой инженер, придя на предприятие, становится организатором оборонно-массовой работы, военно-технического спорта.

Иногда нам, вузовским активистам ДОСААФ, по-доброму завидуют: студенческая пора — пора молодости, кипучей энергии, увлеченности, потому и оборонную работу проводить, говорят, в вузе легче, чем на заводе или в колхозе. Отчасти это верно. Но и у нас «без труда не вынешь рыбку из пруда». Успех дела решает инициатива, напористость. И у нас все начиналось с нуля. Перво-наперво взялись за создание материально-технической базы, потом организовали спортивно-технический клуб (ныне его возглавляет кандидат в мастера спорта А. Глущенко). Хозяйство теперь у него солидное — автомобили, спортивное оружие, мотоциклы, тиры, коллективная радиостанция. В секциях СТК обучаются шоферы-любители, мотоциклисты, подводники, парашютисты.

Материальная база позволяет успешно выполнять социалистические обязательства, которые комитет ДОСААФ взял в завершающем году пятилетки. Вот лишь один показатель: вместо 655 технических специалистов, которых мы намечали обучить, подготовили 1576. Достигли этого за счет внутренних резервов. Например, шоферов-любителей практическому вождению раньше обучали в одну смену, теперь в две. В нынешнем году, знаменательном для нас 30-летием Победы, финальными стартами посвященной этому юбилею VI Спартакиады народов СССР, мы уже провели в институте около 150 соревнований по военно-техническим видам спорта, подготовили более 400 спортсменов-разрядников, добиваемся, чтобы в ходе спартакиады каждый студент-первокурсник сдал нормы ГТО по стрельбе.

Думается, что успех каждой вузовской первичной организации ДОСААФ во многом зависит от того, насколько ее руководители учитывают интерес молодежи к мотору, к высоким скоростям, автомобилям, мотоциклам.

«В ТРУДЕ И В БОЮ»

Итоги конкурса «За рулем»

«В труде и в бою» — девиз двух конкурсов, объявленных в июне 1974 года в честь 30-летия Победы.

Напомним: первый конкурс — ЛИТЕРАТУРНЫЙ — на лучший очерк, рассказ, репортаж, корреспонденцию; второй — ФОТОКОНКУРС — на лучший фотоснимок, фоторепортаж. Тема: сегодняшний и вчерашний день нашей Родины, герои войны и труда, величие ратных и трудовых дел советского человека, применительно к профилю журнала.

В конкурсах приняли участие ветераны войны и труда, журналисты, фотомастера, автомобилисты, мотоциклисты.

На литературный конкурс поступило 28 работ, показывающих в разных жанровых формах мужество, отвагу, мастерство фронтовых водителей, сегодняшний труд шоферов — ударников пятилетки. Ю. Ощепков — председатель краснокамского горкома ДОСААФ (Пермская область) прислал два очерка: «Последние дни войны» и «На помощь Праге», пенсионер И. Юсупов из г. Хадыженска (Краснодарский край) — рассказ «Фронтовые друзья», офицер запаса А. Шеламов (г. Донской Тульской области) — очерк «Огненные и мирные километры», А. Марамзин из Якутии — очерк «По дорогам Севера и Заполярья», Ю. Клецкин из Таджикистана — рассказ «Лучше о последнем...», В. Егоров (г. Шевченко Мангышлакской области) — рассказ «На пенсию!», А. Шевченко из Харькова — рассказ «Не теряйте любимых в дождь», электромеханик городокского узла связи (Витебская область) Л. Семенова — рассказ «Огненные километры».

Мы называем здесь, конечно, не всех участников конкурсов. Важно отметить, что они привлекли внимание разных категорий наших читателей из многих районов страны. Не всем авторам сопутствовала удача. В целом же конкурс достиг своей цели.

Для оценки материалов было создано жюри в следующем составе: И. И. Адабашев — главный редактор журнала «За рулем», член Союза советских писателей (председатель); В. П. Науменко — начальник управления ЦК ДОСААФ СССР, Герой Советского Союза; Г. М. Чудаков — ответственный секретарь журнала «Советское фото»; А. Г. Бабышев — заведующий отделом, член редколлегии журнала «За рулем»; Г. Ю. Дубман — заведующая отделом оформления журнала «За рулем».

По ЛИТЕРАТУРНЫМ материалам жюри приняло решение присудить:

вторую премию в размере 300 рублей Великанову Александру Александровичу (г. Гороховец Владимирской области) за фронтовую быль «Эрэсы» (публикуется в этом номере журнала);

третью премию в размере 150 рублей Юрасову Виктору Михайловичу (г. Ленинград) за очерк «Дорога жизни» — письмо ветерану (опубликован в 1975 году, № 5);

третью премию в размере 150 рублей Высоцкому Алексею Владимировичу (г. Москва), ветерану войны, бывшему начальнику штаба 124-й гаубичной артиллерийской бригады большой мощности за очерк «Отвоеванная весна»;

третью премию в размере 150 рублей Егорову Владимиру Николаевичу (г. Шевченко) за рассказ «На пенсию!».

По ФОТОКОНКУРСУ решено наградить:

почетными премиями в размере 100 рублей Халипа Якова Николаевича, бывшего фронтового корреспондента, за фотографии, сделанные на историческом параде Победы 24 июня 1945 года в Москве (опубликованы в 1975 году, № 5); Ландер Ольгу Александровну и Халдея Евгения Ананьевича, бывших фронтовых корреспондентов, за серию фотоснимков, отображающих вклад фронтовых водителей в победу над врагом (опубликованы в 1975 году, № 4, 5).

Редакция благодарит всех участвовавших в конкурсе авторов.

Из материалов, присланных на конкурс

«В труде и в бою»

Удостоен второй премии



ЭРЭСЫ

Фронтовая быль

Рисунок Н. Михайлова

Все силы, все помыслы на разгром врага!

Взяты города-крепости Торн, Бромберг, отрезана Восточная Пруссия, советские войска неудержимо движутся к Одеру.

Близ Торна 484-й отдельный автобатальон ВВС попал на марше под бомбежку. Автомобили, словно куропатки при виде ястреба, разбежались, попрятались под деревьями. Одной из бомб разбило батальонную радиостанцию. Из радистов уцелел лишь один, ехавший на другой машине.

Когда бомбежка кончилась, комбат вызвал радиста и приказал ехать на базу за новой аппаратурой. Потерять связь в разгар наступательных операций — все равно что остаться без ушей и глаз.

— Поедешь с ним, и чтобы сегодня же ночью быть в Торне! — сказал комбат водителю своей «эмки» ефрейтору Овсянникову.

Батальон двинулся к Торну, а «эмка» покатила в тыл.

Ровно гудит мотор, машина то кренится на крутых изгибах, то подпрыгивает на выбоинах. От толчков Овсянников слегка вздрагивает. Но все равно тянет на дрему. Немудрено: сколько приходится спать военному шоферу? Хорошо, если два-три часа в сутки прикорнет бедолага во время короткой стоянки. Упадет голова на руль, в недолгом забытьи спутаются времена, события, пока зычная команда «заводи!» не поставит все на прежние места.

Про водителя командирской машины и говорить нечего: одна на батальон легковая, а дел уйма. Недаром с глаз краснота не сходит, будто кто-то под веки насыпал песку.

Чтобы отогнать дремоту, Овсянников пытается заговорить с радистом. Но, увидев, что тот сладко спит, ругается с досады:

— Тоже мне пассажир нашелся!

В одном месте, где дорогу разворочали танки, сильно тряхнуло. Радист высоко подпрыгнул на сиденье, но не открыл глаз и, свалившись на плечо шофера, продолжал спать. Овсянникову стало жаль его.

— Ложись на заднее сиденье! Когда приедем — подниму, — сказал он, остановив машину...

Когда «эмка» въехала в предместье Торна, начало темнеть. Батальон нашли около моста через Вислу.

— Привезли? Молодцы! — похвалил комбат и собрался отпустить обоих. Но в это время торопливо вошел начальник штаба и подал шифровку. Прочитав, комбат изменился в лице. Из-за недостатка реактивных снарядов, «эрэсов», как их коротко называли, срывался боевой вылет.

— На месте у нас транспортных машин нет, — доложил начальник штаба.— Одни бензовозы.

— На бензовозах ящики не повезешь, — проворчал комбат. — Надо поймать транспортную колонну на марше и перенацелить ее на подвоз эрэсов.

Оба склонились над разложенной на столе картой.

— Овсянников! — окликнул комбат.

Шофер вздрогнул — он стоя ухитрился заснуть.

— Подойдите сюда! Смотрите на карту! Мы в Торне. Вот здесь. Отсюда к Бромбергу ведут две дороги: одна через Фордон по правому берегу Вислы, другая — по левому. Вот по ней должна идти колонна старшего техника-лейтенанта Васильчука. Ее надо встретить около Бромберга у поворота на Фордон и передать приказание. Эта колонна должна направиться в Унислав за эрэсами, чтобы утром доставить их на аэродром. Если же она проскочит в Торн, то времени не хватит. Понятно?

— Так точно, — ответил шофер. — Унислав почти рядом с Бромбергом, а через Торн вон какой крюк. Разрешите следовать?

— Ориентиры хорошенько запомните! Как только переедете Вислу, берите вправо. Далее будут два железнодорожных переезда. Потом все время лесом. Населенных пунктов не будет вплоть до Вайсельхофа. Это километров тридцать пять от нас. Затем километров через девять еще два переезда, а там почти рядом Бромберг. В город не въезжайте: можете разминуться с колонной. Самое лучшее дождаться ее за последним переездом. Кстати, там поворот на Фордон и регулировочный пост. Повторите! Правильно, — похвалил он, когда Овсянников в точности перечислил дорожные приметы. — После того как передадите пакет Васильчуку, можете переночевать у регулировщиков, а утром — назад.

— Будет выполнено, — товарищ майор, — отчеканил Овсянников.

Мост через Вислу. При отступлении гитлеровцы взорвали береговой бык, и ближний к Торну пролет одним концом упал в воду. Русская смекалка нашла выход: настил положили на ледорез. Правда, получилось криво, но ездить можно.

Щупая острыми лучами фар доски и столбики ограждения, «эмка» легко перебежала зыбкое сооружение и шариком покатилась по железобетонному покрытию моста. Поворот. Еще один. Шоссе круто взбиралось вверх, а дома предместья словно проваливались вниз, в непроглядную тьму. Седой тенью в луче мелькнула сбоку последняя крыша, и Овсянников остался один.

Ночь давит на стекла машины. Как по дну океана, бежит «эмка», светом пробивая себе путь. Стелется гладкая лента дороги. Железнодорожный переезд помигал красно-желтыми катафотами и остался позади. Выписав несколько плавных кривых по холмам левобережья, шоссе врезалось в лес. По бокам и сзади стало еще темнее, а впереди в лучах фар заплясали, закружились в бесконечном хороводе белые столбики. Вроде хорошо придумано: выкрасили деревья вдоль дороги в белый цвет, как яблони, и стали эти деревья ночью указывать водителю путь, предупреждать о поворотах. Только усталым глазам Овсянникова это пытка. Непрерывно, навязчиво мелькают на черном фоне белые полоски.

Чувствуя, что засыпает, Овсянников опустил боковое стекло. Холодный, колючий вихрь ударил в лицо и струей полился в расстегнутый ворот гимнастерки. Сонливость на время исчезла, но столбы, уносясь, по-прежнему рябили, плясали в глазах.

Крутые повороты за Вайсельхофом словно бы встряхнули водителя. Вот и предпоследний переезд, и почти сразу за ним высокая насыпь железной дороги. Нырнув под мостик, «эмка» метров двадцать прокатилась по инерции и встала. Водитель вышел из машины, разминая ноги, потоптался около. «А вдруг они долго не приедут?»

Вдали показались два светляка — фары автомобиля. За ними — еще и еще. Целая гирлянда ярко-белых огней двигалась навстречу.

«Не сорок первый год, — без светомаскировки ездим. На-кось, гитлерюга, выкуси! — не без злорадства подумал шофер: — Но что это?!» — вслед за тем удивился он. Фары, убыстряя бег, повернули и поплыли в сторону Вислы. Они двигались по дуге, и казалось, что начало вращаться огромное сверкающее колесо.

«Неужели поехали на Фордон?» — испугался Овсянников, но тут же успокоил себя: «Догоню в момент». Он сел в машину, включил зажигание и нажал кнопку стартера. Чих-чих — и ни с места. Еще раз — такой же результат. «Экая незадача! Надо же случиться в такую минуту!»

Открыв капот, Овсянников проверил бензонасос — горючее поступало нормально. Опять попробовал завести — мотор заработал. Порядок! «Эмка» сорвалась с места и помчалась туда, где только что повернула колонна. Неожиданно впереди замигал красный огонек.

— Предъявите документы! — девушка-регулировщица, играя карманным фонариком, подходила к автомобилю.

— Чья колонна только что прошла на Фордон? — нетерпеливо спросил Овсянников.

— А тебе какое до этого дело? — девушка окинула водителя подозрительным взглядом.

Он понял неуместность вопроса и стал неловко пояснять, что ему нужна колонна машин с авиационными эмблемами на дверках.

— Может быть, вот это они идут, — девушка кивнула в сторону Бромберга, где снова рождалась цепь электрических огней.

— Возможно. Им время подъехать, — согласился Овсянников.

Вдали нарастало мощное гуденье. Вскоре деревья, регулировщица, «эмка» и шоссе посветлели, а немного спустя засеребрились в лучах. Щурясь, девушка встала на дороге. Овсянников подошел к ней. Повинуясь красному фонарику, передняя машина остановилась.

— Овсянников, ты что здесь делаешь? — послышался из кабины голос Васильчука.

Шофер подошел и доложил:

— Вам приказание.

— Да-а... — произнес начальник колонны, кончив читать. — Доложите комбату, что на обратный путь у меня не хватит бензина. До Унислава и назад в Фордон я доберусь, а там придется заправлять машины. Пусть вышлют горючее в Фордон. Передайте это майору. Впрочем, я сам напишу ему. Сейчас... — старший техник-лейтенант взглянул на часы, — тридцать минут второго. В два тридцать вы будете в Торне, а к четырем ноль-ноль бензовозы должны прибыть в Фордон. К этому времени я подъеду туда с колонной. — Васильчук запечатал донесение и подал шоферу. Тот качнулся, как от удара. «Не доеду — засну, — подумал он. — Но ведь не скажешь, что спать хочется! Крепись, Василий!»

Колонна тронулась. Овсянников простился с девушкой-регулировщицей, и дорога понеслась в обратном направлении.

В Вайсельхофе он остановил «эмку»: бороться со сном больше не было сил. На крутых поворотах уже не тело клонится от центробежной силы, а шоссе, взбесившись, вздымается пологом вверх так, что черт его знает, куда править. Ему казалось, что в кабине двое: Овсянников за рулем и Овсянников, сдвинувшийся на пассажирское место. При правом же повороте было еще хуже: Овсянников-второй летел за стеклом снаружи автомобиля и видел себя за рулем. Наважденье!

Не зная, что предпринять, бедняга мешком вывалился из машины, едва держась на ногах, сделал два шага. Удача! В канаве поблескивала вода. Преодолевая страстное желание прилечь тут же на откосе, шофер пригоршнями стал плескать грязную жижу в лицо. Так-так-так! Еще! Еще! Гимнастерка намокла, с волос текла вода, холодными струйками щекоча спину. Можно ехать дальше!

Опять тьма, ощущение полета в невидимое и два ряда миллионов, миллиардов беляков-стволов. Думать ни о чем нельзя — забудешься; по сторонам не смотреть: белая ограда заворожит и уснешь; одно лишь — вперед и только вперед! Заставить себя не видеть полосато-пегую тьму по бокам.

И все же Овсянников чувствовал, что засыпает. Нельзя! Нельзя! Колонне нужен бензин, иначе сорвется вылет, не поднимутся на штурмовку самолеты, а пехоте без авиации идти в атаку — гиблое дело: без меры солдатской кровушки прольется, и вполне может быть, что напрасно, коли атаку отобьют. Вот если бронированные ИЛы каруселью закружатся над передним краем противника, прочешут его так, что фашисты завопят без ума — «Черная смерть!» — тогда и жертв меньше и успех обеспечен. Это каждый фронтовик знает.

Шофер провел рукой по лицу, отгоняя сон, хлопнул себя по щеке. Но через минуту снова надвинулась дрема. Ударил сильнее. Еще раз. Пощечины сыпались одна за другой, пока лицо не одеревенело.

«Все! Теперь конец. Закрыть глаза и... Сколько же осталось до Торна?» — продолжал противиться рассудок. Тяжелой, почти неподъемной рукой шофер включил лампочку на щитке приборов, но цифры на счетчике, расплываясь, теряли очертания, и смысл их был непонятен. И вдруг словно осенило: «Песню! Вот что надо сейчас». И вместе с «эмкой» по гладкой дороге мимо мелькающих белых стволов понеслась песня:

Широка страна моя родная...

Знакомый мост через Вислу. Донесение доставлено. Засыпая, Овсянников слышал, как дружно урчат моторы бензовозов, уходящих в Фордон навстречу колонне...

А. ВЕЛИКАНОВ

Владимирская область,
г. Гороховец

Среди имен знатных людей страны, стахановцев первых пятилеток автомобилистам особенно дорого имя А. Х. Бусыгина — кузнеца горьковского автомобильного завода. Бусыгинское движение стало в автотракторной промышленности, в машиностроении тем же, чем были в те годы стахановская работа в шахте, знаменитый макеевский метод в металлургии, пример П. Ангелиной в земледелии.

Сегодня на горьковском автозаводе на смену бусыгинцам пришло новое поколение ударников.

Наш корреспондент Н. Семина встретилась в городе Горьком с А. Х. Бусыгиным, ветераном труда первых пятилеток, и с сегодняшним знатным кузнецом горьковского автомобильного завода Д. Г. Карцевым, чья бригада уже завершила свою пятилетку и трудится с начала января в счет 1976 года. Очень многое роднит два поколения горьковских кузнецов, чьими руками ковались и куются детали к советским автомобилям. Эти поколения связаны общим заинтересованным отношением к организации труда, к его результатам, к товарищам по работе.





«...И ДУХ НАШ МОЛОД»

31 августа — 40 лет со дня начала стахановского движения

Действительный стахановец тот, кто не только о своих рекордах заботится, не только о своей работе думает, а готов помочь товарищу, радуется не только своему успеху, а и успеху всего своего цеха, всего своего завода.

Из речи **А. Х. БУСЫГИНА** на совещании стахановцев в Кремле в ноябре 1935 года.

Недалеко от главной проходной горьковского автозавода — кварталы добротных домов, в которых живут автомобилестроители. Два из этих кварталов называют Бусыгинскими. Здесь в годы второй пятилетки получили квартиры ударники труда.

Тут стояли только колышки, когда крестьянский парень Саша Бусыгин, проделав большую часть пути пешком, пришел из Ветлуги на строительство горьковского автозавода.

В доме на проспекте Октября мне открыл дверь пожилой человек, высокий, плотный: «Бусыгин, кузнец». Угадывалась в нем давняя богатырская сила: работа кузнеца на паровом молоте, свободная ковка требует железного здоровья. Его портреты сорок лет назад можно было увидеть на улицах, в клубах, в витринах, рядом с другими не менее известными, с надписью «Страна должна знать своих героев». И это тот самый человек, который, перекрыв все известные в его время кузнечные нормы, в том числе и американские, в двадцать шесть лет начал учиться грамоте.

Но разговор наш начинается не с прошлого. Александр Харитонович рассказывает о бригаде бусыгинца третьего поколения кузнеца Д. Г. Карцева.

— Сегодняшние кузнецы многого добьются, многое сумеют, потому что соревнование у них организовано хорошо, по-рабочему, затрагивает каждого. Тут успех и партийных руководителей, и начальника производства, и самого бригадира. Авторитет у Карцева большой — недаром его кузнецы партгруппоргом выбрали. Да и ребята теперь грамотные, сознательные. Кузница сегодня на большой высоте. А от нее многое зависит. В мои времена, до начала стахановского движения, ГАЗ делал 148 машин в сутки, а как началось движение, наладили по-новому работу, стали порой 480—490 автомобилей отгонять. Но мы тогда только начинали, мы еще учились работать...

Да, это поколение училось. После работы знатный стахановец Бусыгин учился писать буквы, и учительница ставила на стол целую коробку с перьями — они непрерывно ломались под железной рукой кузнеца. Писать было не менее трудно, чем осваивать оборудование в кузнице, когда молот неожиданно бил вверх, так что летели анкерные болты с крышки, или влипал, уходил в землю, не вытащишь. И не было рядом старого мастера. Все только начиналось. Они были первыми.

— Учили нас наладчики, специалисты, в основном американцы, которые привезли оборудование. Но как учили? Очень осторожно. Секретами делились неохотно. Пускали машину без нас, без рабочих — догадывайся сам. Догадывались. Молоты не всегда были новые, «отработанные», как говорят у нас. То «пирог» сделает из коленвала, то сдвоит, то есть, когда уже деталь готова, сорвется и шлепнет, все испортит. Все-таки научились. Стандартная выработка на штамповке коленвалов у Форда была 100 штук в час, моя бригада давала 127, а потом и больше. Работали досыта...

Из истории стахановского движения известно, что при норме в 675 коленчатых валов за смену бригада Бусыгина начала с того, что выковала 1146 валов, выполнив сразу почти двухсменную программу. Известно и то, какие это имело последствия. В производственные планы заводов автотракторной промышленности были внесены серьезные поправки. На первом Всесоюзном совещании стахановцев тогдашний директор ГАЗа С. Дьяконов предложил пересмотреть заводскую программу 1936 года: вместо 105 тысяч моторов — выпускать 140 тысяч и вместо 80 тысяч автомобилей — 100 тысяч.

— Сегодняшнее поколение наших кузнецов унаследовало самое главное: уважительное отношение к рабочей минуте, а значит и к своему рабочему делу, к коллективу, в котором трудишься, — говорит Александр Харитонович. — Умеют они организоваться и друг другу помочь. Трудиться умеют, одним словом.

В канун предстоящего XXV съезда КПСС я, как рядовой партии Ленина, как рабочий, и все мои товарищи по труду не можем стоять в стороне от великих созидательных дел своего народа, своей партии... Мы решили ко дню открытия XXV съезда КПСС выполнить полуторагодовую норму в счет десятой пятилетки. С этим призывом обращаемся ко всем автомобилестроителям.

Из речи Д. Г. КАРЦЕВА на предвыборном собрании автомобилестроителей ГАЗа в апреле 1975 года.

Бригада Дмитрия Карцева работает на том же месте, где сорок лет назад закладывали первую кузницу и где работал сам Александр Бусыгин и его товарищи — Степан Фаустов, Федор Великжанин, Иван Павеликин. Пристройка стала сегодня основным производством — кузнечным цехом тяжелых паровых молотов. В нагревательных печах мазут сменился газом. Много нового в кузнице, но паровой молот пока незаменим, как незаменим тяжелый труд кузнеца. Детали для полуторок, которые ковал когда-то Бусыгин, были намного меньше весом — до 15 кг. Коленчатый вал

На фото А. Х. Бусыгин (слева) и Д. Г. Карцев.

для шестицилиндровой машины сегодня весит около 60 кг. Заготовку нужно отковать быстро и точно, не сбиваясь с ритма. Работа, которая под силу человеку сильному, и притом искусному. Тем удивительнее было для меня, что бригадир кузнецов худощав, небольшого роста, с нервным и тонким лицом. Дмитрий Гаврилович Карцев только отошел от молота, только снял шлем современного кузнеца, с прозрачным забралом, чем-то напоминающим защитную маску сварщика, работника атомной станции, кого угодно, но не круглые легкие очки с боковыми стеклышками, которые носил когда-то Бусыгин. Многое изменилось с тех пор, но главное — трудовые традиции живут. И уже не удивляешься, когда Карцев, который годится Бусыгину в сыновья, сам заговаривает о преемственности поколений.

— Каждое поколение незаметно, постепенно наследует от старшего рабочие навыки, опыт, это приходит в повседневном труде. Невозможно сопоставлять, сравнивать сегодня рекорды Бусыгина и наши нормы: изменились условия труда, оборудование, физическая нагрузка, многое стало другим. Вот, например, ответственность кузнецов за качество работы. Она теперь гораздо выше. Ведь выше стал технический уровень производства, сами автомобили стали другими, более совершенными. Другие теперь и требования к технологии их изготовления. Самое важное осталось — понятие долга. Можно «выбить план» и уйти домой. А можно позаботиться еще и о смене, которой надо оставить в лучшем виде инструмент и рабочее место. Этому нас и учили старшие кузнецы. Я начинал в бригаде бусыгинца Ивана Павеликина. Уже тогда понял, что как бы хорошо ни научился сам работать, один ничего не сделаю.

Наставничество, передача опыта... Это было всегда. Без этого не было бы настоящих рабочих профессий. И дело не в одном человеке, который научится и, быть может, сменит тебя, как ты сменил старшего. Дело во всех нас, в общем ритме бригады, во взаимном понимании, в духе соревнования, который роднит каждую бригаду со всем заводом, передается следующему поколению.

Бригада Д. Г. Карцева отличается сложившимся составом, где люди давно и хорошо сработались. Новичок, попавший в такой коллектив, быстро включается в общий ритм. Именно к ним, молодым, для кого девятая пятилетка оказалась первой в их трудовой жизни, и обращен почин автозаводских наставников: «Ни одного отстающего рядом!»

Живут на горьковском автозаводе традиции стахановцев, ударников первых пятилеток. В сотнях тысяч автомобилей с маркой «ГАЗ» работали и работают детали, откованные руками знатных кузнецов — Бусыгина и Карцева. Они никогда не стояли рядом у молота. Их разделяет время. И с интервалом в сорок лет был вручен этим двум кузнецам орден Ленина — высокая награда Родины.

Н. СЕМИНА,
спецкор «За рулем»

г. Горький

ОБЩЕСТВО АВТОМОТОЛЮБИТЕЛЯМ — АВТОМОТОЛЮБИТЕЛИ ОБЩЕСТВУ

В Российской Федерации сегодня в индивидуальном владении около восьми миллионов машин. Восемь миллионов! Нетрудно понять: автомобиль, мотоцикл становится потребностью многих семей, компонентом их отдыха, работы, быта. Разветвляются, расширяются туристские маршруты, все более частыми становятся поездки по местам боевой и трудовой славы советского народа, имеющие большое воспитательное значение, люди пользуются автомобилем для служебных и общественных дел, для прогулок в свободное от работы время. Таковы лишь вкратце блага, которые дает мотор на двух или четырех колесах.

Но, увы, не только блага. Интенсивный рост парка индивидуальных автомобилей и мотоциклов порождает ряд проблем, касающихся не только владельцев машин, но всех жителей наших городов и сел. Проблемы эти носят отнюдь не узкий автолюбительский, а в полном смысле слова социальный характер. Безопасность движения, обучение водителей, размещение и хранение личного транспорта, поддержание его в исправном состоянии, взаимоотношения между водителем и пешеходом — вот далеко не полный перечень вопросов, которые поставлены сегодня жизнью в повестку дня и решить которые при нынешних масштабах производства и продажи транспортных средств населению нельзя без активного участия самих автомобилистов и мотоциклистов.

Именно поэтому в стране были созданы общества автомотолюбителей, призванные объединить владельцев транспортных средств.

Наше Всероссийское общество, как и общества в братских республиках, завершило, можно считать, организационный период. 500 тысяч авто- и мотолюбителей, 72 областных, краевых, более 1600 городских и районных советов, около 14,5 тысячи первичных организаций (производственных и кооперативно-гаражных) — таков ныне его состав. Дальнейшее вовлечение владельцев личного транспорта в сферу нашей общественной деятельности не снимается с повестки дня. Восемь миллионов транспортных единиц в руках авто- и мотолюбителей и 500 тысяч членов общества — цифры, как видите, резко разнятся. Там, где наши советы и первичные организации работают энергично, инициативно, умеют заинтересовать людей, оказать им нужную помощь, — там они активно вступают в общество.

Примером может служить московский областной совет. В столичной области почти каждый третий владелец автомобиля — член ВДОАМ, и поток заявлений растет. Дело в том, что здесь с первых шагов каждый почувствовал, что «Автомотолюбитель» в области заботится и о делах, имеющих государственное значение (безопасность движения прежде всего), и о нуждах каждого члена общества. А это, между прочим, вещи взаимосвязанные. Скажем, предоставить место для строительства кооперативного гаража или стоянки — это не только помощь владельцам машин. Это гораздо больше. Это значит — освободить дворы, проезжую часть улиц от автомобилей — то есть, в конечном счете, создать лучшие условия для обслуживания машин, для безопасного движения. Оказать автолюбителю помощь в ремонте его автомобиля, получении запчастей — это значит тоже проявить заботу о безопасности движения, о том, чтобы на улицах не появлялись неисправные автомобили, вызывающие порой аварии с самыми тяжелыми последствиями.

Сочетание общественного и личного — залог успеха всех дел «Автомотолюбителя», и прежде всего мероприятий воспитательного, профилактического характера.

На дорогах Московской, Амурской, Брянской, Калининской, Камчатской областей, Краснодарского, Ставропольского краев, в Чувашии вы можете увидеть дружинников с жезлом в руках — это члены общества, добровольные помощники ГАИ. Многие областные, городские, районные советы сотрудничают с ГАИ по согласованным планам, графикам, включающим не только дежурства на улицах и дорогах, но и проведение техосмотров в гаражных кооперативах, на стоянках.

Нередко на собрании первичной организации общества можно наблюдать такую сцену. В зале сидят люди разных возрастов и профессий, перед ними стоит нарушитель дорожного движения, на лице его краска стыда. Автоинспектор не наказал его в административном порядке, он передал «дело» на рассмотрение коллектива его же товарищей — автолюбителей. А это действует подчас эффективнее штрафа или просечки в талоне.

Тысячи активистов общества, наиболее подготовленных технически, обладающих большим водительским опытом, оказывают молодым авто- и мотолюбителям бескорыстную помощь на консультационных пунктах: разъясняют трудные места в Правилах дорожного движения, дают советы по эксплуатации автомобиля, мотоцикла, по вождению. Проведен 251 агитпробег, издано множество листовок, плакатов, памяток.

Не вся еще наша работа явно ощутима, да и времени для этого прошло, скажем прямо, мало. Но вот один интересный показатель. Дорожно-транспортные происшествия по вине авто- и мотолюбителей сокращаются там, где активно действуют наши советы и первичные организации, где они тесно сотрудничают с ГАИ, там же заметно снизился детский травматизм на дорогах. Свою роль играют здесь организованные туристские пробеги, простейшие, но важные для повышения водительского мастерства спортивные соревнования на личных машинах. В ряде областей укрепляется содружество нашего общества с ДОСААФ, профсоюзами, другими организациями.

Ну а в чем же все-таки выражается помощь автомотолюбителям? — спросит читатель. Я регулярно плачу взносы, активно участвую в делах общественных, могу я пользоваться какими-либо преимуществами? — нередко и справедливо задают нам вопрос. Да, можете и должны. Вот пример. По ходатайству ленинградского облгорсовета общества исполком Совета депутатов трудящихся издал постановление, по которому участки земли для кооперативных гаражей могут быть предоставлены только через общество и только для членов общества.

Там, где достаточно прочная материальная база, где есть опытные преподаватели, инструктора, мы открываем курсы по подготовке водителей-любителей. Они уже действуют в ряде областей. В целом по РСФСР общество сумело за год с небольшим оказать помощь в получении водительских прав, повышении знаний и мастерства вождения более чем 30 тысячам человек. Организовано 363 кабинета безопасности движения. Не так давно мы получили для учебных целей 100 грузовых, 350 легковых автомобилей, 700 мотоциклов, распределили их по областям, краям, автономным республикам. В ряде мест создают так называемые школы повышения водительского мастерства — там люди упражняются на трудных дорогах, в гололед, на песке и т. д. Кто будет там обучаться? Конечно же, члены общества в первую очередь! В этом деле нам действенную помощь оказывает Министерство автомобильного транспорта РСФСР, его учебные комбинаты на местах: они предоставляют нам помещения, тренажеры, автодромы, преподавателей, инструкторов.

Многое делается для того, чтобы помочь членам общества в первую очередь обслужить автомобиль, мотоцикл на СТО, обеспечить их дефицитными запчастями, предоставить место в кемпинге, мотеле, на городской стоянке...

Теперь, когда организационный период почти завершен, перед нашим обществом выдвигаются очередные задачи — расширять сферу деятельности, укреплять материально-техническую и учебную базу, активнее воспитывать владельцев личного транспорта, способствовать улучшению климата дороги.

Ф. ДОБЫШ,
заместитель председателя Центрального совета Всероссийского общества автомотолюбителей

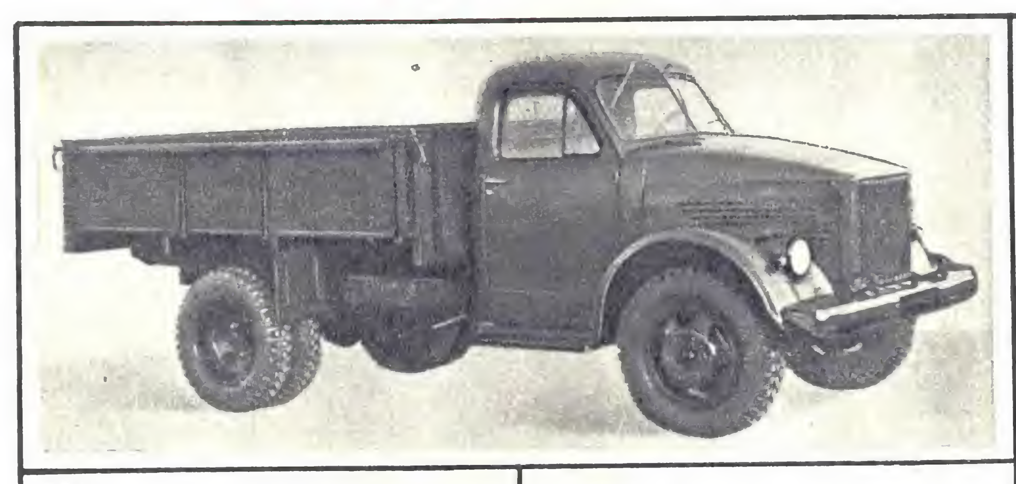
СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА

ДОЛГОЖИТЕЛЬ ГАЗ—51 И ЕГО ПРЕЕМНИК ГАЗ—52-04

В наше стремительное время как-то привыкаешь к новинкам, к постоянной, непрерывной смене одних образцов техники другими, более производительными, экономичными, одним словом, отличающимися лучшими потребительскими качествами. Не составляют исключения автомобили. Но есть среди них и долгожители.

Вспомним: в годы предвоенных пятилеток нас во всех отношениях устраивали знаменитые полуторки ГАЗ—АА и сменившие их модернизированные ГАЗ—ММ, безотказные трехтонки ЗИС—5. Их эксплуатационные качества вполне удовлетворяли тогдашние нужды народного хозяйства, а когда настал час грозных испытаний, с честью выдержали экзамен на дорогах войны. Что и говорить, эти машины были хороши. И недаром старые шоферы до сих пор поминают их добрым словом.

Победно закончилась война, и страна приступила к восстановлению, а затем и дальнейшему развитию народного хозяйства. Наша экономика, и до того знавшая огромный размах, бурно наращивала темпы. Автомобили нужны были всюду, и уже простое расширение их производства не решило бы задачи освоения все растущих грузопотоков. Требовалось резкое увеличение общей грузоподъемности парка. Еще шли бои, а промышленность уже готовилась к этой перестройке. Возводится МАЗ, ставший кузницей тяжелых грузовиков. Позднее мы узнаем новые марки — КрАЗ, БелАЗ. Но по-прежнему самыми массовыми останутся две — ГАЗ и ЗИС (ЗИЛ). На смену полуторкам и трехтонкам пришли 2,5-тонный ГАЗ—51 и 4-тонный ЗИС—150. Славно послужили они, но пришел черед более мощных их собратьев. В 1966 году ЗИЛ—164 (модернизированный вариант ЗИС—150) уступил место 5-тонному ЗИЛ—130, а годом раньше на горьковский конвейер встал 4-тонный ГАЗ—53А. Но если ветеран «164-й» дослуживал свой век в автохозяйствах, то его «сверстник» «51-й» оставался на конвейере. Тому были свои причины. При всем размахе производства и строительства, развитии централизованных перевозок массовых грузов, обусловивших широкое применение автомобилей большой грузоподъемности, сохранялась потребность и в универсальных 2,5-тонных машинах. Они были нужны для разовых перевозок небольших партий продукции, в сельском хозяйстве. Наконец, не сбросишь со счетов, что на ГАЗ—51 в организациях ДОСААФ подготовлены миллионы водителей. Это с одной стороны. А с другой, как говорят, от добра добра не ищут. И именно таким добрым автомобилем был ГАЗ—51. Мы говорим «был», потому что в нынешнем году по-



В начале нынешнего года с конвейера горьковского автозавода сошел последний грузовик ГАЗ—51А. Почти тридцать лет строили эти машины в Горьком. Почти тридцать лет во всех районах нашей страны несут свою нелегкую службу надежные, неприхотливые ГАЗ—51. И вот пришла пора им уступить место более совершенной модели ГАЗ—52-04.

А много это или мало — тридцать лет, когда речь идет о производстве автомобиля?

Все познается в сравнении. Если сопоставить сроки производства отечественных автомобилей-долгожителей, то станет видно: в этом смысле ГАЗ—51 — рекордсмен.

За разговором о новейших моделях, которыми интересуются все, порой незаслуженно забываются старые добрые машины, до сих пор служащие нам верой и правдой. Если подсчитать тонны перевезенных ими грузов, представить себе их общий пробег, получаются космические цифры. Говоря же о ГАЗ—51, надо иметь в виду, что он ко всему прочему еще и многоцелевой автомобиль, и поэтому его роль в нашем народном хозяйстве поистине огромна.

Разработка грузовика ГАЗ—51, призванного заменить устаревший ГАЗ—ММ, была начата еще в 1937 году. Он был задуман как машина грузоподъемностью в 2 тонны, снабженная шестицилиндровым двигателем, под условным названием ГАЗ—11-51. Освоению этого автомобиля в производстве помешала война. Вскоре после победы вышло постановление Государственного Комитета Обороны (26 августа 1945 года) «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности», в котором было принято предложение о производстве целого ряда грузовых и легковых автомобилей, в том числе ГАЗ—51 грузоподъемностью 2.5 тонны.

Это постановление положило начало огромному труду рабочих, конструкторов, технологов.

О работах горьковского автозавода в 1945 году сообщалось, что уже собрано два образца легкового автомобиля «Победа», а также образцы грузовиков ГАЗ—51 и ГАЗ—63. Главный конструктор ГАЗа А. А. Липгарт рассказывал «(«Огонек», 1945, № 3), что были созданы три серии образцов грузовых автомобилей. Первая серия не удовлетворила предъявляемым требованиям. С учетом обнаруженных недостатков была построена вторая серия грузовиков, которая, как выявили испытания и пробег, тоже не дала ожидаемых результатов. И только третья серия была рекомендована к производству.

Сообщение главного конструктора свидетельствует о том, с какой требовательностью подходили горьковчане к новой модели, как отшлифовывали всю конструкцию, добиваясь ее совершенства. Все это делалось в предельно сжатые сроки. Их диктовали задачи восстановления народного хозяйства.

19 июня 1945 года образцы новых машин осматривали в Кремле руководители партии и правительства. А уже в 1946 году новые модели пошли с конвейера.

Началось серийное производство ГАЗ—51. Это был 2,5-тонный грузовик с шестицилиндровым двигателем мощностью 70 л. с. весьма совершенной по тем временам конструкции. При относительно небольшом увеличении веса по сравнению с ГАЗ—ММ удалось поднять грузоподъемность более чем в полтора раза и удлинить межремонтный пробег в полтора-два раза. ГАЗ—51 оказался чрезвычайно экономичным по расходу горючего на километр пробега.

Труд горьковчан был отмечен высокими наградами. Создателям машины — главному конструктору горьковского автозавода А. А. Липгарту, инженерам А. М. Кригеру, А. Д. Просвирнину, Л. В. Косткину, В. И. Борисову и С. И. Русакову была присуждена Государственная премия.

Это был новый шаг в автомобилестроении. Сравним два важных для экономики страны показателя: удельная материалоемкость (отношение снаряженного веса к грузоподъемности) автомобиля ГАЗ—ММ — 1,2, а ГАЗ—51 — 1.08: мощность двигателя — соответственно 50 и 70 л. с.

ГАЗ—51 стал родоначальником целого семейства, включающего модификации разного назначения. Появились ГАЗ—51У — экспортный вариант, ГАЗ—51В — экспортный тропический, ГАЗ—51Б — работающий на сжатом газе, ГАЗ—51Ж — работающий на сжиженном газе, ГАЗ—51Н — с двумя бензобаками и сиденьями вдоль боковых бортов, ГАЗ—51С — с двумя бензобаками, ГАЗ—51Т — грузовое такси. На базе ГАЗ—51 и ГАЗ—51А (модернизированный вариант 1955 года) выпускались имеющие с ними много общего самосвалы ГАЗ—93, ГАЗ—93Б, ГАЗ—93А, автомобили повышенной проходимости ГАЗ—63 (колесная формула 4 × 4), ГАЗ—63А (4 4), седельные тягачи ГАЗ—51П, ГАЗ—63П, ГАЗ—63Д и масса специализированных автомобилей. И все эти машины, как и собственно ГАЗ—51, широко применялись в народном хозяйстве.

Грузовик ГАЗ—51 отлично зарекомендовал себя и за рубежом. Большими партиями эти автомобили поставлялись в социалистические страны. Машина выпускалась в ПНР на автозаводе в Люблине, а также в КНДР на заводе в Дычхоне.

Чем объяснить столь большую популярность и долговечность ГАЗ—51? Ведь каким бы совершенным ни был автомобиль к моменту его выпуска, с течением времени появляются новые, более прогрессивные конструкции, совершенствуется технология.

Дело в том, что коллектив горьковского автозавода непрерывно работал над улучшением машины. Автомобиль год от года становился надежнее, дешевле в производстве.

Постоянно совершенствовалась конструкция автомобиля. Возьмем только два года — 1953 и 1954. За это время внедрено 145 конструктивных улучшений, коснувшихся трех базовых моделей завода, — ГАЗ—51, «Победы» и ГАЗ—12. При том, что ГАЗ—51 стал прочнее, надежнее, его вес снизился на 140 кг.

В 1955 году была выпущена модель ГАЗ—51А — дальнейшее продолжение постоянной модернизации. Конечно, и она в процессе выпуска изменялась, совершенствовалась. Но как ни хороша машина, век ее ограничен. Техника прогрессирует быстро. Когда с конвейера сходит только первый автомобиль новой модели, в конструкторских бюро уже разрабатывают другую, более совершенную машину — это закономерно. Настала очередь и автомобиля ГАЗ—51А. Грузовик больше не выпускается, но мы еще долго будем встречать его на дорогах страны. И еще не раз шоферы скажут: «Спасибо вам, товарищи горьковчане, за отличный автомобиль».

Г. КОНСТАНТИНОВ,
Е. МАТВЕЕВ

кинул завод последний экземпляр этой модели. А в типаже его место занял тоже 2,5-тонный ГАЗ—52-04.

Проектирование нового грузовика, испытания, подготовка производства велись исподволь, и вот настал его час. Горьковские автомобилестроители дали транспортникам машину более совершенную — экономичную и удобную в эксплуатации. Что стоит за этими понятиями?

Как само собой разумеющееся мы воспринимаем лозунг «Дать продукции больше, лучшего качества и с меньшими затратами». Последняя составляющая этого лозунга для транспортников, для шоферов означает улучшение удельных показателей, прежде всего расходов на тонну перевезенного груза и тонно-километр выполненной транспортной работы, и ключ к решению задачи они держат в руках вместе с автомобилестроителями. Затраты эти складываются в основном из металла и других материалов, пошедших на изготовление автомобиля, оборудования автозаводов, оплаты труда автомобилестроителей, цены бензина, масла, зарплаты водителя, расходов на обслуживание и ремонт машины. И именно к повышению эксплуатационных показателей стремятся сегодня автомобилестроители.

Возьмем только один из них — периодичность и трудоемкость обслуживания и ремонта автомобилей. Шоферам-ветеранам хорошо знакомо слово «стотысячник». Оно знаменует целый этап в социалистическом соревновании на нашем автотранспорте. Это гордое звание носили в 40—50-х годах водители, добивавшиеся пробега до капитального ремонта в 100 и более тысяч километров. Движение стотысячников было массовым.

С благодарностью вспоминая то время и тех людей, мы тем отчетливее видим, как далеко ушли вперед. Нынешний ЗИЛ—130 ходит без капитального ремонта 180 тысяч километров, тяжелый МАЗ—500 — 150 тысяч! Это, так сказать, цифровое выражение прогресса. Не менее показательна и другая сторона дела. При всем том, что советские автомобили всегда были добротны, в те времена рекордные пробеги достигались в большой мере усилиями энтузиастов-водителей. Сейчас за ними стоит планомерный совместный, комплексный труд автомобилестроителей и транспортников, исследовательская работа различных НИИ. И вся эта деятельность регламентирована долгосрочными договорами о содружестве, где увеличение межремонтных пробегов является одним из важнейших пунктов.

Инициатором новой формы творческого содружества, социалистического соревнования, одобренной ЦК партии и подхваченной во многих отраслях народного хозяйства, выступил известный своими славными традициями коллектив московского автозавода имени Лихачева. И знаменательно, что произошло это в завершающий год девятой пятилетки, в год, когда страна отмечает 40-летие стахановского движения, дух и смысл которого нам сейчас особенно близок.

Страна движется к рубежу пятилеток, идет навстречу XXV съезду КПСС с новыми успехами во всех областях жизни. Залог сегодняшних успехов — творческий и трудовой подъем масс, помноженный на достижения научно-технического прогресса.

...Из ворот завода вышел новый автомобиль. Событие, казалось бы, «местного значения». Но как много оно скажет, если рассмотреть его в цепи других событий, подумать о предшествовавших его появлению закономерностях. Да, это событие. Ну и что говорить, особенно дорого оно людям, которые сделали этот автомобиль, которые будут на нем работать.

Редакция представляет здесь читателям грузовой автомобиль ГАЗ—52-04, а рядом со статьей о нем — материал о его предшественнике ГАЗ—51. Это не только для сопоставления. Долгожитель ГАЗ—51 заслужил доброе прощальное слово.



Новая модификация грузовика с маркой «ГАЗ» появилась на конвейере уже в начале 1975 года. Выпуск ее нарастал постепенно, по мере того, как свертывалось производство ГАЗ—51А. И вот настал день, когда «пятьдесят первые», немного не дотянув до своего тридцатилетия, были сняты с конвейера — их полностью заменил ГАЗ—52-04.

Машины грузоподъемностью 2,5 тонны играют в народном хозяйстве важную роль. Они широко используются в колхозах и совхозах, на их шасси монтируются специальные кузова и установки. Поэтому наш завод в настоящее время выпускает две базовые модели грузовиков, предназначенные для эксплуатации на автомобильных дорогах общей сети. Первая — ГАЗ—53А, грузоподъемностью 4 тонны и вторая — ГАЗ—52, рассчитанная на 2,5 тонны груза. Эта последняя производится в нескольких модификациях, в том числе бортовой грузовик ГАЗ—52-03, шасси для специализированных кузовов ГАЗ—52-01 и в нынешнем году пятилетки мы начали производство еще одной модификации — ГАЗ—52-04.

В отличие от ГАЗ—52-03, у ГАЗ—52-04 укороченная (с 3700 до 3300 мм) база — расстояние между передней и задней осями. Соответственно меньше общая длина автомобиля, размеры его платформы и рамы. Завод намеревается со временем сохранить в производстве длиннобазную модификацию только в качестве шасси (индекс ГАЗ—52-01) для выпуска специализированных машин на других предприятиях. На нем, естественно, будут внедряться и все конструктивные новшества, разработанные для ГАЗ—52-04.

Грузовик ГАЗ—52-04 долговечнее своих предшественников. Нормативный пробег автомобиля до капитального ремонта составляет 175 тысяч километров, что дает возможность снизить расход запасных частей и сократить затраты труда в эксплуатации.

За счет чего это достигнуто? Прежде всего, немало усовершенствований в двигателе, который ГАЗ—52-04 унаследовал от ГАЗ—51А. Так, блок цилиндров теперь отливают из чугуна, легированного оловом, медью и никелем, а вместо тонкостенных сталебаббитовых вкладышей для подшипников коленчатого вала применяются значительно более долговечные сталеалюминиевые.

Повышена производительность масляного насоса и введена система полнопоточной очистки масла с использованием сменных фильтрующих элементов. Поршни двигателя теперь отливаются из более прочного, высококремнистого алюминиевого сплава, а впускные и выпускные клапаны — из жаропрочных сталей. Среди других нововведений в двигателе — измененная головка блока.

На двигателе устанавливается современный двухкамерный карбюратор К—126Е, обеспечивающий меньший расход топлива.

Есть конструктивные изменения и в системе электрооборудования. Применявшийся на ГАЗ—51А генератор постоянного тока заменен на новом автомобиле генератором переменного тока со встроенными полупроводниками. Он вдвое легче и имеет ресурс 300 тысяч километров пробега.

Новая модификация, что очень важно, не повлекла за собой освоения в производстве широкого ассортимента новых деталей и узлов. В ней широко использованы узлы и детали от уже выпускаемых моделей. Так, на ГАЗ—52-04 применены передний и задний мосты, рулевое управление от ГАЗ—53А.

По кабине ГАЗ—52-04 также унифицирован с ГАЗ—53А. Большие остекленные проемы, полупанорамное ветровое стекло дают хорошую обзорность. Мягкие регулируемые сиденья из губчатых блоков, полуоблегающие спинки, эффективная система вентиляции и отопления, стеклоочистители с электрическим приводом, большие зеркала заднего вида. Ветровое стекло, снабженное стеклоомывателем и обдуваемое теплым воздухом. Даже беглое перечисление новшеств показывает, сколько выигрывают водители. И они, конечно, оценят во всех деталях свое рабочее место.

Эффективнее стали тормоза. На новом грузовике в их гидравлическом приводе установлен гидровакуумный усилитель.

Подобно длиннобазной модификации ГАЗ—52-03, новая машина имеет унифицированные с грузовиком ГАЗ—53А оперение, элементы тормозной системы и подвески, карданные шарниры.

Широкая унификация не только удешевляет и упрощает освоение производства новой модификации. Она позволяет обойтись меньшей номенклатурой запасных частей, облегчает эксплуатацию и ремонт помимо выпускаемых ныне моделей еще и ГАЗ—51А, машины, как известно, все еще широко распространенной в автомобильном парке страны, особенно в сельских районах.

Важно отметить, что трудоемкость технического обслуживания новой машины на 10% ниже благодаря тому, что реже надо проводить обслуживание и заменять смазки.

Наряду с бортовым грузовиком ГАЗ—52-04 и шасси ГАЗ—52-01 намечено выпускать шасси специальной комплектации ГАЗ—52-02 для саранского завода автосамосвалов. Предусмотрено изготовление и экспортных модификаций — ГАЗ—52-74, рассчитанной на умеренный климат, ГАЗ—52-54 для стран с тропическим климатом.

А. ПРОСВИРНИН,
главный конструктор горьковского автозавода

Техническая характеристика

(в скобках — данные по ГАЗ—51А)

Двигатель: карбюраторный четырехтактный шестицилиндровый, рабочий объем — 3485 см³, степень сжатия — 6,2; мощность — 75 (70) л. с. при 2800 об/мин; наибольший крутящий момент при 1400—1600 об/мин — 21 (20,5) кгм.

Трансмиссия: сухое однодисковое сцепление; четырехступенчатая коробка передач; гипоидная (спиральная) коническая главная передача; передаточное число главной передачи — 6,83 (6,67).

Тормоза: колодочные, с гидравлическим приводом и гидровакуумным усилителем.

Габарит и основные размеры: длина — 5708 (5725) мм; ширина — 2280 мм; высота — 2190 (2130) мм; колесная база — 3300 мм; колея передних колес — 1650 мм; задних, — 1690 (1650) мм; дорожный просвет — 245 мм; минимальный радиус поворота по колее наружного переднего колеса — 7,5 м; шины — 7,50—20.

Весовые данные: грузоподъемность — 2,5 т; снаряженный вес — 2520 (2500) кг; полный вес автомобиля — 5170 (5150) кг.

Основные эксплуатационные показатели: запас топлива — 90 л, скорость — 70 км/час.



Если горит красная лампа...

Создавая новую модель автомобиля, конструкторы и технологи, конечно, стремятся сделать ее максимально надежной, стараются застраховать водителя от неприятных сюрпризов. Однако длительная эксплуатация, естественный износ, а иной раз и ошибки в обслуживании и вождении вызывают отказ того или другого узла. И тогда-то автомобиль может поставить своего владельца перед загадкой, порой несложной, а порой коварной. И разгадать ее требуется немедля, пока маленькая неполадка не вызвала серьезной поломки. А как же уловить самое начало неисправности? По каким сигналам, в каких условиях и какие именно меры принимать?

На приборной панели ваших «Жигулей» несколько индикаторных огоньков. Синие, зеленые, красные... О двух первых цветах, цветах спокойных, мы говорить не будем. Не станем сегодня говорить и о предупреждающих сигнализаторах уровня бензина, давления масла и ручного тормоза. Поговорим о красной лампе «нет зарядки аккумулятора». Как действовать, если она зажглась на щитке вашего ВАЗа или, напротив, не загорается, когда должна?

Об этом расскажет членам нашего «Клуба» работник НИИавтоприборов инженер-конструктор Б. С. ДИКЕР.

Неисправности в питании током вызывают так или иначе нарушения в работе всего электрооборудования машины, поскольку все потребители зависят от него. Именно поэтому красный сигнал контрольной лампы «нет зарядки», а точнее «идет разряд» аккумулятора, требует срочных мер.

Прежде всего давайте еще раз внимательно разберемся в схеме электропитания. В отличие от «москвичей» и «волг», «жигули» не имеют стрелочного прибора — амперметра, который сигнализировал бы о положении с зарядкой батареи (амперметр показывает не только, так сказать, направление, но и интенсивность процесса).

На щитках ВАЗов — лишь контрольная лампа. В некоторых описаниях и инструкциях ее называют «контрольной лампой заряда». Это неточно. Красный глазок показывает только, работает генератор или нет: загорается при включении зажигания и гаснет сразу же после пуска двигателя. Если этого не происходит — налицо неисправность, которую следует найти и устранить. Включением этой контрольной лампы 4 (рис. 1) работы генератора управляет специальное реле 5 (для простоты будем в дальнейшем называть их просто лампа и реле). Как оно действует?

Проследите по схеме. Обмотка реле, когда зажигание включено, соединена между центром звезды генератора (нуль генератора) и его положительным выводом. Каким может быть напряжение между этими точками?

Разберем возможные варианты.

А. Зажигание включено, но двигатель не работает или генератор не возбужден — напряжения нет. Лампа горит.

Б. Двигатель работает, генератор и регулятор напряжения исправны — напряжение равно примерно половине напряжения в цепи. Лампа не горит.

В. Двигатель работает, генератор или регулятор напряжения неисправны — напряжение меньше, чем указано в пункте «Б», — лампа горит. Регулировка реле выбрана так, что оно срабатывает при напряжении 4,9—5,7 в; контакты реле разомкнуты, и лампа не горит. Когда напряжение падает, контакты замыкаются — вспыхивает лампа, сигнализируя о неисправности в системе. Но напряжение отпускания у реле значительно меньше (всего 0,2—1,5 в), чем напряжение срабатывания. Иными словами, если неисправность генератора возникла «на ходу» и какое-то, пусть очень слабое (3 в), напряжение все же вырабатывается, лампа гореть не будет, хотя батарея взяла все энергоснабжение на себя и интенсивно разряжается. Это и есть случай, когда налицо неисправность, а лампа о ней не предупреждает.

Красный сигнал нельзя оставлять без внимания. Нужно найти причину и «погасить» лампу.

Лучше всего, конечно, обратиться на станцию технического обслуживания, где электрики быстро окажут помощь. Однако не всегда есть такая возможность. Попробуем помочь себе сами.

На какие неисправности системы и как реагирует лампа генератора? Какие меры принимать в каждом случае? Пойдем от простого к сложному.

Первое. Проверим прежде всего, как натянут ремень вентилятора (он же, как вы помните, приводит в действие генератор). Прогиб ремня под действием усилия 10 кг должен быть 10—15 мм. При необходимости натяжение нужно отрегулировать (достаточно подробно это изложено в инструкции). А если ремень расслоился, его нужно заменить новым.

Второе. Выясним, нет ли обрыва в цепи питания обмотки возбуждения генератора. Проконтролируем провода и штеккерные соединения «30/1» и «15» замка зажигания, «л» — предохранителя № 10, «15» и «67» — регулятора напряжения и «67» — генератора. (Эти обозначения на наших схемах даны так же, как на электросхеме в инструкции.) Искать удобнее при помощи контрольной лампы с «крокодилами» на выводах. Как это делается, ясно из рис. 2. Вы видите, один провод лампы соединен с «массой» (—), а другим поочередно «прощупываете» все звенья цепи и, как показано, в штеккере «л» находим обрыв (позиция «б» — лампа не горит). Причем штеккеры проверять надо, конечно, с обеих сторон — и стержень и зажим. А когда нашли место, через которое ток не проходит, обеспечьте хороший контакт, очистив наконечники.

Третье. Теперь — проверка предохранителя № 9 (см. рис. 1). Этот предохранитель страхует цепь реле генератора. Один из признаков того, что расплавилась его вставка — приборы на щитке перестают работать.

Четвертое. Проверяем цепь питания обмотки реле генератора. Для этого контрольной лампой «прозвоним» цепь от нуля генератора (центр его звезды) через штеккерные соединения «85» и «86» реле и клемму «к» предохранителя № 9. Как и во втором случае, окисленные или загрязненные наконечники нужно очистить и этим обеспечить хороший контакт.

Пятое. Если все предыдущие проверки не выявили неполадок, перейдем к реле генератора. Наиболее простая проверка — замена заведомо доброкачественным. Более точные результаты даст замер вольтметром напряжения на клеммах «85» и «86». Так мы точно узнаем, при каком напряжении срабатывает наше реле. Если при 5,7 в лампа не гаснет — реле придется заменить.

Шестое. Следующий объект проверки — величина напряжения на контактах первой ступени регулятора напряжения. Вольтметр подключается к клемме «15» и «массе». При средних оборотах (примерно 2500) и включенных фарах дальнего света напряжение должно быть не ниже 13 в. Если нет — придется зачистить контакты регулятора. Для этого нужно снять крышку регулятора и регулировочную пружину, слегка разжать контакты (отжимая скобу неподвижного контакта I ступени), аккуратно зачистить надфилем контакты и вернуть на место скобу и пружину. Затем, деформируя в нужных пределах скобу неподвижного контакта I ступени, отрегулировать зазор между якорем и сердечником, чтобы он лежал в пределах 1,5—1,6 мм. Зазор между контактами II ступени устанавливают в пределах 0,43—0,45 мм. Убедитесь, что контакты соприкасаются всей поверхностью, и очистите их тряпочкой, слегка смоченной спиртом. Учтите, промывать их бензином нельзя. Остается поставить регулятор на место и повторить проверку, а при необходимости и регулировку.

Седьмое. Причиной тревоги могут быть и спекшиеся контакты II ступени регулятора. При этом регулируемое напряжение равно напряжению аккумуляторной батареи. Такой регулятор придется заменить.

На этом сравнительно простые причины отказа и, соответственно, простые способы их устранения исчерпаны. Переходим к более сложным.

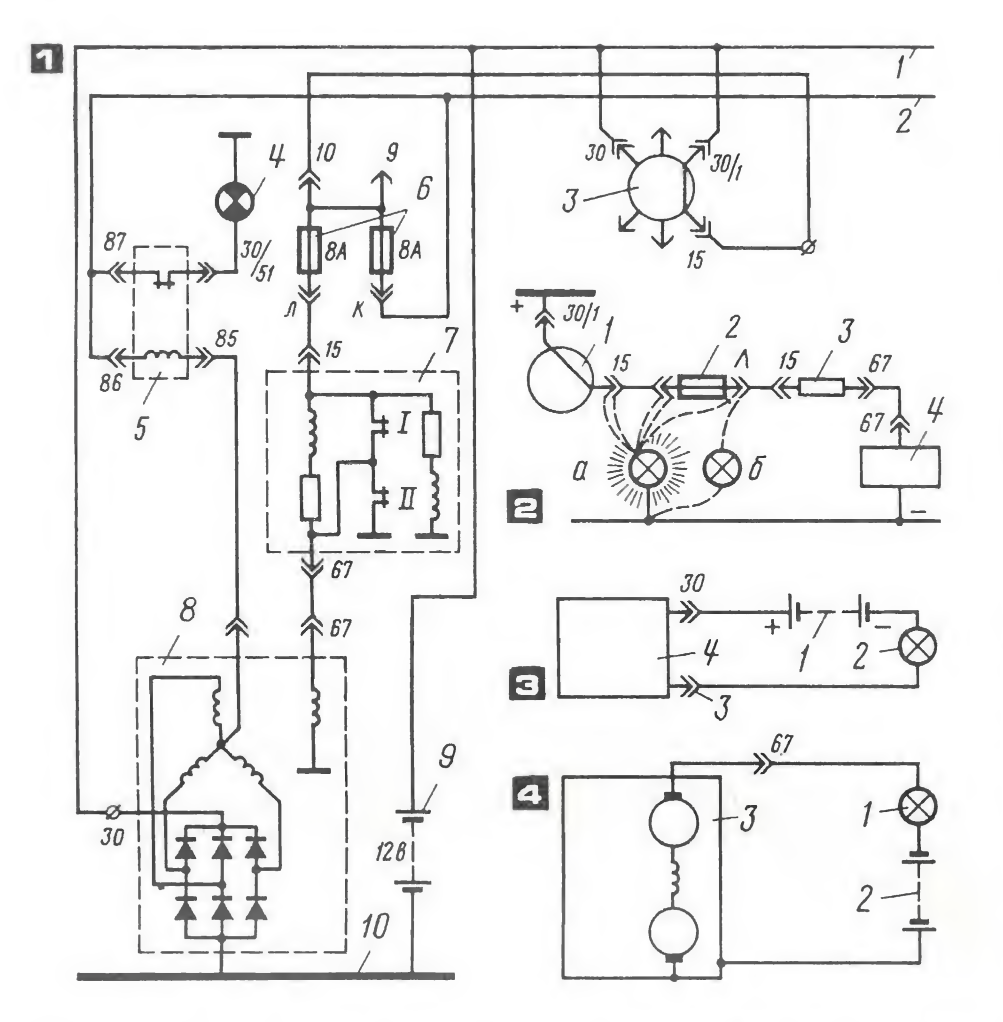
Восьмое. Короткое замыкание одного или нескольких положительных диодов выпрямителя. Для проверки придется снять генератор. Очередность операций такая: снимаем брызговик в передней части машины, отворачиваем гайку болта натяжной планки, затем болт крепления — и генератор легко снимается. Сразу скажем, что устанав-

Рис. 1. Схема системы генератора: 1 — цепь питания потребителей; 2 — цепь питания контрольно-измерительных приборов; 3 — замок зажигания; 4 — контрольная лампа работы генератора; 5 — реле работы генератора; 6 — предохранители № 9 и 10; 7 — регулятор напряжения; 8 — генератор; 9 — аккумулятор; 10 — «масса» автомобиля.

Рис. 2. Схема проверки цепи контрольной лампой: 1 — замок зажигания; 2 — предохранитель № 10; 3 — регулятор напряжения; 4 — генератор; а — лампа горит — цепь исправна; б — лампа не горит — нет контакта в штеккере «л».

Рис. 3. Проверка диодов: 1 — аккумулятор; 2 — лампа; 3 — штеккер центра звезды; 4 — генератор.

Рис. 4. Проверка щеток генератора и обмотки возбуждения: 1 — лампа; 2 — аккумулятор; 3 — генератор.



ливают его точно в обратном порядке, а после этого надо будет отрегулировать натяжение ремня.

Итак, генератор снят, и его нужно проверить. Подключаем контрольную лампу между клеммой «30» и штеккером центра звезды (рис. 3). Достаточно при этом батарейки карманного фонарика. Затем переставляем местами наконечники лампы. Диоды считают исправными, если лампа горит в одном из двух вариантов подключения. Если в обоих — пробит диод и придется заменить всю плату. Чтобы добраться до нее, разбираем генератор. Сначала снимаем шкив с вала якоря, отвернув гайку и удалив коническую шайбу. Затем — очередь шпонки. Отворачиваем винт щеткодержателя и снимаем его вместе со щетками. Отворачиваем гайки четырех стяжек и снимаем со стороны шкива крышку, а затем извлекаем якорь в сборе. Теперь открывается доступ к гайкам, которые прикрепляют наконечники фаз статорной обмотки к наконечникам диодов. Этих гаек три. Отвернув их, извлекаем статор. И только теперь можно отвернуть гайку клеммы «30» и снять крышку с отрицательными диодами и платой положительных диодов. Сборка после замены ведется в обратной последовательности.

Девятое. Следующий объект, вызывающий подозрение, — щетки генератора. Не износились ли они? Не зависают ли? В проверке этого узла нам снова поможет контрольная лампа. Подключаем ее, как показано на рис. 4, между клеммой «67» и «массой» генератора (конечно, сняв его с автомобиля). Рукой проворачиваем шкив якоря генератора. Если лампа не горит или горит «неустойчиво» — нужно будет снять щеткодержатель вместе со щетками, проверить, свободно ли они перемещаются в направляющих, и при необходимости прочистить их «дорожки» и обеспечить свободное перемещение. Если высота щеток меньше 7 — 8 мм — их следует заменить в комплекте со щеткодержателем.

Десятое. Возможен, хотя и маловероятен, обрыв в соединении между нулем генератора и его выводом. Включаем контрольную лампу между клеммой «30» и штеккером нуля снятого с машины генератора. Если лампа не горит, нужно разобрать генератор, найти обрыв цепи между нулем и его выводом и восстановить цепь.

Одиннадцатое. Обрыв или замыкание обмотки возбуждения на «массу». При коротком замыкании обычно перегорает предохранитель № 10. Если предохранитель исправен, начинают поиск обрыва при помощи лампы. Ее подключают (на снятом генераторе) к штеккеру «67» и «массе» генератора. Возможен такой случай: лампа не горит, а щетки исправны — обрыв в обмотке возбуждения. Придется разобрать генератор и заменить якорь.

Теперь рассмотрим случаи, когда лампа не загорается при включенном зажигании и неработающем двигателе.

1. Вышел из строя предохранитель № 10. Разберитесь, почему это произошло, устраните причину и замените предохранитель.

2. Сама лампа вышла из строя. Чтобы заменить лампу, нужно снять комбинацию приборов.

3. Обрыв цепи лампы генератора. Проверим цепь от аккумулятора до лампы, обращая особое внимание на штеккеры «30/1» и «15» замка зажигания и штеккеры «87» и «30/51» реле генератора, а также контакты предохранителей № 9 и 10.

4. Обрыв цепи между штеккерами «15» замка зажигания и «87» реле генератора. При этом дефекте все контрольные приборы на щитке не работают. Проверяем цепь контрольной лампой, находим место обрыва и обеспечиваем надежный контакт.

5. Износ или окисление контактов замка зажигания цепей «30/1» и «15». При этом двигатель не пускается. Нужно снять замок зажигания и проверить состояние контактов. Окисленные контакты — зачистить. В случае износа придется заменить электрическую часть замка. Последовательность операций такая: сначала отсоединяем клемму «массы» от аккумулятора. Затем снимаем кожух рулевой колонки (четыре винта), ставим ключ зажигания в положение «гараж», отвертываем два винта крепления замка. Шилом или другим тонким предметом нажимаем на фиксатор, одновременно вынимая вверх замок. Теперь можно снять провода со штеккерных наконечников. Но не забудьте точно пометить, где какой провод был закреплен. Аккуратно извлекаем стопорное кольцо (со стороны штеккеров) и вынимаем электрическую часть замка. Сборка — в обратном порядке.

6. Повреждение реле генератора. Проверяем при помощи контрольной лампы цепь контактов реле, приставляя наконечники лампы к штеккерам «87» и «30/51». Если лампа не горит, то реле неисправно и подлежит замене.

7. Короткое замыкание отрицательных диодов или замыкание обмотки статора на «массу». Здесь ведем проверку на снятом генераторе при помощи контрольной лампы, так же как в случае с положительными диодами. Подключаем лампу между выводом центра звезды и «массой» генератора, затем меняем наконечники местами. Если лампа горит в обоих случаях — замыкание диодов или обмотки. Для уточнения нужно разобрать генератор, как говорилось выше, и лампой отдельно проверить отрицательные диоды в крышке и обмотку статора. Дефектные детали придется заменить.



Что нового в «Волге»

Автомобиль находится в производстве, а конструкторы все время работают над улучшением отдельных его систем, узлов, деталей, и так же постоянно идет внедрение улучшений вплоть до того момента, когда на конвейере эту модель сменит новая. Мы информируем читателей об этих изменениях. Сегодня — очередь «Волги» ГАЗ—24. Здесь будет рассказано о наиболее существенных усовершенствованиях, внесенных в ее конструкцию с конца 1973 до конца 1974 года.

1. С октября 1973 года (двигатель № 275166) изменены шпильки, на которых крепится головка цилиндров. Новые, укороченные, не взаимозаменяемы со старыми.

2. С июля 1974 года (двигатель № 352442) намного улучшена надежность поршневых пальцев. Новый, усиленный палец 21-1004020-03 отличается от старого 21-1004020 большей толщиной стенки (диаметр отверстия меньше на 0,5 мм) и взаимозаменяем с ним.

3. С того же времени (двигатель № 355152) изменен коленчатый вал. В нем усилен хвостовик: устранена подрезка, введена галтель и уменьшен диаметр резьбы для храповика. Новый коленчатый вал 24-1005011-10 в комплекте с новой упорной шайбой 53-1005029 и храповиком 53-1005054 можно поставить на двигатели прежних лет выпуска взамен вала 24-1005011.

4. С начала 1974 года (двигатель № 300112) ставится новая прокладка 13-1005162-Г1 держателя заднего сальника коленчатого вала. Она полностью взаимозаменяема со старой.

5. В марте 1974 года (двигатель № 323455) унифицированы коромысла клапанов и штанги толкателей разных моделей двигателей ГАЗ (рис. 1 и 2). На двигатели прежних выпусков можно устанавливать новые детали в комплекте. На модель 24Д — комплект ВК-24-1007001 (коромысла 13-1007114-03 и штанги 54-1007175), на модель 24-01—комплект ВК-24-1007002 (коромысла 13-1007114-03 и штанги 21-1007175-Б).

6. С октября 1974 года (шасси № 246101) изменен привод выключения сцепления. Новый привод отличается рабочим цилиндром 24-1602510 (рис. 3), который не требует никаких регулировок в эксплуатации. Компенсация износа накладок ведомого диска сцепления, а следовательно, и регулировка свободного хода происходят автоматически, за счет смещения рабочей зоны по длине рабочего цилиндра. Новый узел в сборе взаимозаменяем со старым. При этом нужно поставить и новые трубку (24-1602580-10) и кронштейн (24-1602584-10).

7. Значительно расширены пределы и повышена точность регулировки ведущей шестерни заднего моста. С января 1974 года (шасси № 196897) введен комплект регулировочных колец, позволяющий очень точно подобрать нужный пакет. Новые кольца взаимозаменяемы со старыми.

8. В конце 1974 года (шасси № 258897) на машину начали ставить пятилистовые, облегченные задние рессоры (рис. 4) из листов трапециевидного профиля. Они стянуты двумя хомутиками вместо четырех. Новые рессоры (24-2912012-02) в сборе взаимозаменяемы со старыми, шестилистовыми (24-2912012-01).

9. На хомутах рулевой трапеции с августа 1974 года (шасси № 236639) ставятся усиленные болты 201482-П8, которые не требуют шплинтовки. Затягивать эти болты надо усилием с моментом 1,5—1,8 кГм. Новые болты вместе с гайками 250511-П8 и шайбами 252270-П8 можно применять взамен старого комплекта из болта, гайки и шплинта.

10. С начала 1974 года (шасси № 197425) изменены обода колес. Диаметр отверстия для вентиля камеры уменьшен с 16 до 11,5 мм. В новое колесо старая камера не войдет, а в старом ободе новую камеру можно установить только с переходной втулкой, чтобы вентиль не «болтался» в отверстии. Номер нового обода 24-3101015-10, новой камеры — 24-3106020-10.

11. С февраля 1974 года (шасси № 203025) на «волгах» введен новый замок зажигания (2101-3704000-10) с противоугонным устройством. Этот замок можно установить взамен старого включателя зажигания на автомобили прежних лет выпуска. Но придется также заменить рулевую колонку и пучок проводов (детали 24-3400013-11, 24-3401201, 24-3401211 и 24-3724015-15).

12. В конце 1974 года (шасси № 256504) начали устанавливать специальные стопорные пластины взамен пружинных шайб под гайки крепления муфт рулевого управления. Пластины (деталь 24-3401154) можно использовать вместо шайб и на машинах прежних лет выпуска.

13. В разделителе тормозов с сентября 1974 года (шасси № 239402) применяется новая, более надежная пружина 24-3575022, полностью взаимозаменяемая со старой.

14. Изменен шланг трубки вакуумного регулятора (март 1974 года, двигатель № 317031). Новый шланг не взаимозаменяем с прежним.

15. Значительно надежнее стали с февраля 1974 года свечи зажигания у модели ГАЗ—24Д. Начиная с двигателя № 315119 применяются новые свечи А-7,5-БС (с длиной резьбы 12 мм) взамен А-11БС. Новые свечи взаимозаменяемы со старыми.

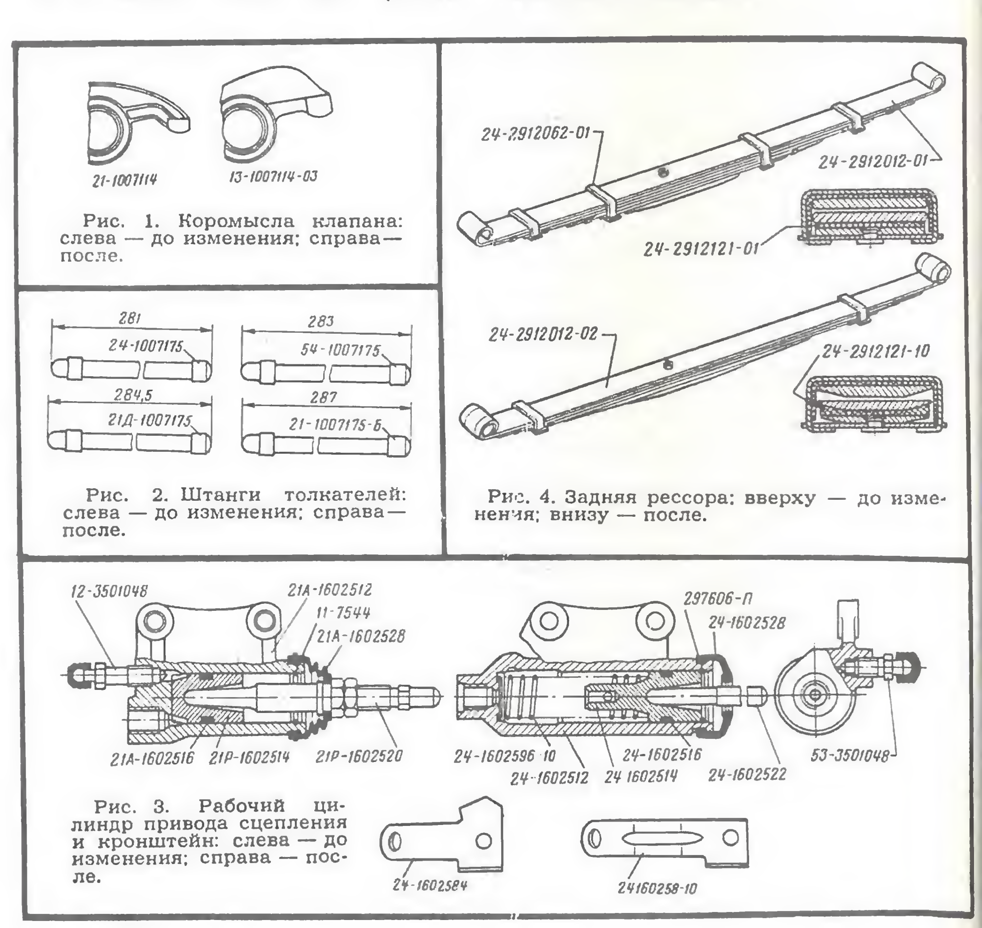


Рис. 1. Коромысла клапана: слева — до изменения; справа — после.

Рис. 2. Штанги толкателей: слева — до изменения; справа — после.

Рис. 4. Задняя рессора: вверху — до изменения; внизу — после.

Рис. 3. Рабочий цилиндр привода сцепления и кронштейн: слева — до изменения; справа — после.



МЫ ЕДЕМ НА «ЖИГУЛЯХ»

Со времени публикации последнего сообщения об испытаниях редакционного ВАЗ—2101 на спидометре прибавилось 5 тысяч километров, так что общий пробег составляет теперь 80 тысяч.

Машина работает вполне исправно, правда, на 78-й тысяче были заменены шарниры карданного вала. Нет, они не разрушились, а только предупредили о такой возможности. Выразилось это звонким стуком, появлявшимся всякий раз при резком изменении нагрузки на трансмиссию — в начале разгона или в момент перехода на торможение двигателем.

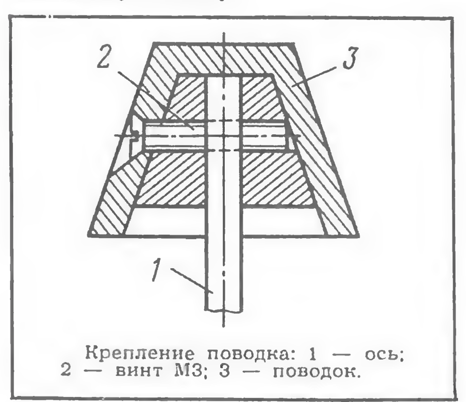
Осмотр карданной передачи показал, что в результате износа подшипников крестовин передний вал немного поворачивается относительно заднего, а тот — относительно редуктора заднего моста. Причем переход валов из одного крайнего положения в другое сопровождается тем самым стуком, который мы слышали раньше. Сняв и разобрав шарниры (это заняло, кстати, очень немного времени), мы обнаружили довольно значительные вмятины от игл на шипах и стаканах задней крестовины и практически исправные детали передней. Обратило на себя внимание разное количество и состояние смазки — в изношенной крестовине ее было меньше, да и та затвердела.

Очевидно, незадолго до этого времени смазка выработалась, и начался интенсивный износ деталей, приведший к появлению люфта в шарнире. Из-за него детали шарнира стали испытывать ударную нагрузку, которая оставила на них свой след в виде вмятин. Вероятно, если бы своевременно (после пробега 65—70 тысяч километров) мы разобрали и сменили смазку (ЛИТОЛ-24) в шарнире, он послужил бы еще не один десяток тысяч километров.

Но вот беда, ни в инструкции, ни в сервисной книжке, ни на СТО нет указания относительно обслуживания этих шарниров. И только в книге Л. П. Шувалова «Автомобиль «Жигули» (изд. ДОСААФ, 1974) дана такая рекомендация — менять в них смазку после полной разборки через 60 тысяч километров пробега. Когда мы обратились за разъяснениями на завод, нам сообщили, что, по имеющимся там данным, крестовины служат в зависимости от условий эксплуатации до 80—120 тысяч километров пробега. Увеличить их долговечность заменой смазки удается не всегда, поскольку к этому времени подшипники изнашиваются не только и не столько от выработки смазки, сколько из-за усталости металла. По этой причине нецелесообразно вводить на крестовинах шприц-масленки или рекомендовать замену смазки в них. Не оспаривая в принципе этого утверждения, считаем все же, что в целях профилактики не лишне произвести замену смазки через 60—70 тысяч километров.

Теперь обратимся к письмам читателей. Многие владельцы «жигулей» просят рассказать, как отражается на работе машины применение электронного зажигания. Чтобы ответить на этот вопрос, мы установили на ВАЗ—2101 блок конденсаторной полупроводниковой системы зажигания, изготовленный А. Х. Синельниковым и В. Ф. Немцевым — разработчиками и авторами статьи, опубликованной в январском номере журнала «За рулем» за 1973 год. Что же выяснилось за восемь месяцев эксплуатации системы?

Прежде всего, как и предполагали авторы, мы не почувствовали сколько-нибудь значительных изменений в поведении машины, потому что еще до установки блока электронного зажигания все ее системы работали нормально. Может быть, лишь в морозные дни двигатель удавалось пустить немного быстрее, чем раньше. Проверить возможность его пуска с «подсевшей» батареей (это одно из главных достоинств электронного зажигания) не удалось, так как, будучи подзаряжена осенью, она не потеряла своей емкости до сих пор и исправно «крутила» коленчатый вал в любую погоду.



Крепление поводка: 1 — ось; 2 — винт М3; 3 — поводок.

Кстати, о таких же результатах сообщают нам некоторые читатели, поставившие на свои «жигули», как они пишут, «бесполезные» блоки электронного зажигания. Но вот владельцы уже порядком изношенных «москвичей», «запорожцев» и «волг» старых моделей не согласны с такой характеристикой — они утверждают, что благодаря электронному зажиганию мощность двигателей при переходе от холостых к средним оборотам коленчатого вала заметно повысилась. Не вдаваясь в анализ происходящих в моторе процессов, можем лишь сказать, что согласно теории все это закономерно.

Второе, что нужно отметить, это действительно малый износ контактов прерывателя благодаря значительному уменьшению тока, проходящего через них. Но это, пожалуй, слишком малая компенсация за дорогостоящий блок и усложнение всей системы зажигания. А случись неполадки в ее работе, непросто будет найти причину.

Итак, наш вывод. Электронное зажигание (а точнее, формирователь искровых разрядов), поскольку важнейший прибор всей системы — прерыватель-распределитель остается механическим, нецелесообразно применять на «жигулях», исправно работающих без него. Игра, как говорится, не стоит свеч.

Другой вопрос, который часто поднимают владельцы «жигулей», касается масляного фильтра. Речь идет о выбрасываемом после замены через 10 тысяч километров пробега его металлическом корпусе. Некоторых читателей потрясают цифры, когда они умножают вес одного корпуса на количество выпущенных автомобилей и периодичность смены фильтра. Им такой расход металла кажется расточительством, и они предлагают сделать корпус разборным и менять только фильтрующий элемент.

Специалисты завода, как и все производственники, конечно, рады были бы уменьшить расход металла, но пойти на предлагаемое читателями решение не могут по многим причинам. Главная из них — открывающаяся возможность загубить двигатель. Дело в том, что этот быстроходный современный мотор с распределительным валом в головке требует бесперебойного и интенсивного снабжения маслом и очень чувствителен к его качеству и чистоте. Для обеспечения этих условий фильтрующий элемент изготовляют из специальной пористой бумаги и снабжают двумя строго отрегулированными клапанами, а чтобы с ним ничего не случилось при транспортировке или монтаже, его заключают в жесткий неразборный корпус. Это гарантирует полную работоспособность фильтра, а значит, и необходимую смазку двигателя.

Если сборку такого ответственного узла доверить владельцу автомобиля, то поручиться за исправную работу масляной системы невозможно. И, безусловно, у многих автолюбителей двигатель преждевременно отправился бы в ремонт по их собственной вине. Так что, сэкономив на сравнительно дешевых корпусах, мы рискуем понести большой ущерб от вышедших из строя моторов.

Автолюбители К. Чувашов, Л. Спиридонов и другие просят совета, как им закрепить поводки стеклоочистителя, которые стали соскакивать с оси во время работы (на их машинах поводки фиксируются защелкой, а не центральной гайкой, как на других партиях).

Причина этой неисправности ясна — от многократного снятия и установки стерлись вершины зубцов на поводках и осях. Такие поводки можно закрепить винтом, как показано на рисунке. Для винта сверлят отверстие и нарезают резьбу. Чтобы поводок не мог снять посторонний, винт ввορачивают при левом крайнем положении поводка, повернув в нужный момент ключ зажигания в позицию «0», чтобы остановить стеклоочиститель. При обычном положении поводков головка винта будет недоступна, так как расположится внизу.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ,
инженер



МЫ ВСЕ — УЧАСТНИКИ ДВИЖЕНИЯ

Массовая автомобилизация все ощутимее сказывается на жизни наших городов. Быстро растет интенсивность движения и в Макеевке. Если в 1973 году в городе насчитывалось 6317 легковых автомобилей личного пользования, то сегодня их количество перевалило за 10 тысяч, а вообще по городу ежедневно проходит свыше 35 тысяч грузовых и легковых машин и около 20 тысяч мотоциклов. Этот транспортный парк, конечно, имеет большое значение для успешного решения народнохозяйственных задач и удовлетворения культурно-бытовых нужд населения. Но, увы, есть здесь и теневая сторона. Речь идет о дорожно-транспортных происшествиях. За последние восемь лет их среднегодовое число возросло в 3,5 раза, количество раненых увеличилось в четыре раза, а погибших — на 58 процентов.

Многое здесь, разумеется, зависит от водителей. Многое, но не все. При нынешней насыщенности транспорта безопасность движения зиждется не только на умении водителей, но и на высокой культуре поведения пешеходов. А они-то порой не торопятся перестроиться применительно к новым условиям, новому ритму уличного движения. Скажем, в нашем городе все наиболее оживленные перекрестки оборудованы пешеходными переходами, в том числе и подземными. Казалось бы, чего уж проще: спустись на несколько ступенек — и абсолютная безопасность обеспечена. Однако, как и несколько лет назад, многие люди привычно выходят на проезжую часть и пересекают ее в любых направлениях, игнорируя всякие правила и законы дорог и лавируя среди мчащихся машин. А опасность таких действий возросла многократно. Тихие времена на дорогах давно прошли, и если раньше порой легкомыслие или беспечность оставались без последствий, то сегодня для пешехода они просто гибельны. К сожалению, нередко над этим не задумываются ни стар ни млад. Рабочий шахты «Пролетарская» Г. Бабченко неосторожно вышел на проезжую часть из-за стоящего автомобиля и был убит движущейся мимо машиной. При подобных обстоятельствах погибла школьница Галя Беседина. Этих скорбных примеров можно вспомнить сколько угодно.

Не будет преувеличением, если мы скажем, что первостепенное значение в борьбе за безопасность движения приобретает воспитание пешеходов, обучение их не таким уж сложным законам дорог. Только планомерная работа с горожанами всех возрастов, от игр в детских садах, занятий в школах до лекций и бесед на предприятиях, в учреждениях, жилищных конторах дает надежды на успех в профилактике дорожных происшествий. Такая работа все шире развертывается в Макеевке, и партийные органы придают ей весьма серьезное значение. Активное участие в ней принимают работники Госавтоинспекции и ее общественный актив, печать, радио и телевидение. И положительные сдвиги, как говорят, налицо. Сошлюсь на пример. Тут кстати назвать среднюю школу № 22, расположенную в центре города, где движение наиболее интенсивно. Эта «география» школы заставила организовать в ней регулярные занятия по Правилам дорожного движения в первую очередь. Причем по пройденному материалу в классных журналах выставляются отметки. Результат нагляден: вот уже несколько лет ни один ученик школы не оказался причастным к дорожному происшествию. А вот в школе № 1, где училась погибшая под колесами автомобиля Галя Беседина, все сводилось до поры к абстрактным призывам быть на улице осторожным, не нарушать правил и т. д. А оказалось, что многие ученики, в сущности, этих правил и не знали. Теперь, конечно, и тут воспитательная работа поставлена на более серьезную основу. На металлургическом заводе имени С. М. Кирова много тысяч рабочих, но в списках нарушителей правил движения металлурги — чрезвычайная редкость. Это тоже результат умело налаженной пропаганды дорожных законов, регулярных занятий по правилам движения.

Работники макеевской Госавтоинспекции теперь частые гости в школах и на предприятиях города. Они разъясняют основы правил движения, разбирают конкретные примеры и показывают, к чему приводят нарушения. Многое делают по пропаганде правил движения городская газета «Макеевский рабочий» и 16 многотиражных газет шахт и заводов. Весьма действенным зарекомендовал себя такой принцип: каждый нарушитель дорожных законов держит ответ перед своими товарищами по работе. Вся эта сложная и многообразная в лучшем смысле слова кампания по воспитанию пешеходов разворачивается все шире, набирает силу и, безусловно, приведет к снижению дорожных происшествий.

Не на высоте часто оказываются и водители, особенно владельцы личного транспорта. Это, как правило, наименее квалифицированные и организованные участники движения. У значительной части их вся водительская подготовка ограничивается минимальным знанием правил и приемов езды, необходимым лишь для сдачи экзамена в ГАИ. А затем они начинают набираться опыта и учатся на собственных ошибках. Надо ли говорить, к каким последствиям это приводит. К тому же многие владельцы личного транспорта после зимних «каникул» утрачивают навыки управления машиной, растеряв и без того скромный водительский опыт. Проблема эта типична для любого района страны и ждет своего единого решения. В связи с этим заслуживают, на наш взгляд, поддержки и одобрения высказанные в печати предложения о введении обязательного обучения водителей-любителей на курсах, о повышении роли в их воспитании организаций добровольных обществ автомотолюбителей. В этом отношении мы возлагаем надежды и на нашу городскую организацию общества, и, конечно, на автошколы и спорттехклубы ДОСААФ, в течение многих лет занимающиеся подготовкой автомобилистов и мотоциклистов.

А теперь о водителях-профессионалах, которые составляют большинство на улицах города. Здесь существует давно известная закономерность: чем крупнее автопредприятие, тем лучше там возможности для действенного контроля за работой водителей, тем выше уровень воспитательной работы, тем надежнее техническая исправность автомобилей. Удельное количество нарушителей гораздо выше в мелких, раздробленных автохозяйствах, где водители предоставлены сами себе, где нет условий для хорошего технического обслуживания машин. Весьма показателен в этом свете опыт макеевского автообъединения № 04670. Оно было создано в начале нынешнего года на базе трех родственных предприятий грузового транспорта. Объединение насчитывает тысячу автомобилей и 1220 водителей. 640 из них — шоферы первого класса и лишь 280 — третьего. Здесь широко практикуется наставничество. Служба безопасности движения в объединении укомплектована высококвалифицированными работниками, имеются патрульные и агитационные машины. Медицинская служба регулярно проводит предрейсовые и послерейсовые осмотры водителей. На всех предприятиях объединения

действуют контрольно-технические пункты, оснащенные современным оборудованием и приборами, есть два поста диагностики, скоро вступит в строй и третий.

В объединении активно работает добровольная народная дружина, насчитывающая 290 человек. Автодружинники в тесном контакте с Госавтоинспекцией несут патрульную службу на закрепленных за ними участках и добились того, что дорожных происшествий здесь практически не бывает.

Надо отметить, что объединение было создано из благополучных в отношении транспортной дисциплины предприятий. И все-таки эффект от укрупнения нагляден. Вот пример. За вторую половину 1974 года в результате предрейсовых медицинских осмотров на предприятиях объединения было отстранено от работы 60 человек с остаточными явлениями алкогольного опьянения. В нынешнем году это число сократилось в пять раз. Повысился коэффициент технической готовности парка, резко пошли на убыль случаи нарушения правил движения.

Активно и успешно ведется профилактическая работа по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и на других крупных автопредприятиях города. В первую очередь это относится к АТП № 04683, круглосуточно обслуживающему все торговые организации Макеевки. Здесь хорошо работает комиссия общественного контроля за безопасностью движения, за техническим состоянием транспортных средств. Она разбирает каждое нарушение правил, допущенное водителями предприятия, наиболее характерные выносит на обсуждение сменных собраний и приглашает для подробного их анализа работников ГАИ. Большую общественную работу проводят автодружинники предприятия. В результате всех этих мер в нынешнем году никто из водителей АТП не был причастен к дорожным происшествиям, а в нетрезвом состоянии за рулем ни один не был замечен в течение четырех последних лет.

Тем не менее с пьяницами еще предстоит решительная борьба. Пока виновником каждой третьей аварии оказывается нетрезвый водитель. Их наказывают, лишают «прав», привлекают к уголовной ответственности, но обстановка бесконтрольности в некоторых автохозяйствах, неорганизованность владельцев личного транспорта серьезно мешают профилактике дорожных происшествий.

Быстро возрастающая интенсивность движения делает все более важной, насущно необходимой широко развернутую, разнообразную работу по профилактике происшествий на улицах и дорогах, выявлению и устранению их причин. Серьезность этой задачи понимает общественность Макеевки. Всем нам близки слова Генерального секретаря ЦК КПСС Леонида Ильича Брежнева о том, что следующая наша пятилетка должна стать пятилеткой высокого качества работы. Для автомобилистов это означает отличный, высокопроизводительный труд без аварий и происшествий.

В. ФИЛОНОВ,
заведующий отделом пропаганды и агитации горкома Компартии Украины

Донецкая область,
г. Макеевка

С законом «на Вы»

Задачи по основам законодательства

В непогожий декабрьский день шла в Ленинград «Колхида» с прицепом-рефрижератором. Уже несколько раз принимался валить крупными хлопьями мокрый снег, превращаясь на асфальте в жидкую кашицу. Машины по скользкой дороге двигались не торопясь, и это раздражало водителя «Колхиды» Воронкова, стремившегося поскорее доставить груз и отправиться домой на отдых после утомительного рейса. На последних тридцати километрах пути Воронков нагнал еле тащившийся МАЗ. Впереди дорога плавно изгибалась вправо, встречных машин на ней не было видно. Воронков приблизился к осевой, чтобы еще раз убедиться в отсутствии помех для обгона, но тут снова повалил снег, и даль затянуло белесой пеленой. Однако Воронков уже настроился на обгон и отступать не хотел. Он прибавил «газу», вышел на полосу встречного движения и на закруглении начал обходить медлительный самосвал. Машины поровнялись кабинами, затем «Колхида» выдвинулась вперед, и в этот момент ее водитель увидел в снежной круговерти идущий навстречу ЗИЛ с молочной цистерной. Свернуть вправо Воронков уже не мог: мешал прицеп, оставшийся еще рядом с самосвалом. Тогда он нажал на тормоз, пытаясь остановить машину и надеясь, что водитель молоковоза предпримет все возможное, чтобы избежать столкновения. Но тот тоже лишь в последний момент заметил выскочившую из-за МАЗа «Колхиду», и времени у него оставалось считанные секунды. Он тоже начал тормозить и подался к правой обочине. Однако предотвратить столкновение не удалось. К счастью, обе машины успели значительно снизить скорость и последствия аварии оказались не столь уж тяжкими. От удара пришла в негодность пустая молочная цистерна. Впоследствии специалисты этот ущерб оценили в 470 рублей. У «Колхиды» оказались помятыми крыло, часть кузова, были выбиты стекла, получила повреждения холодильная установка. Оба водителя отделались ушибами.

Следствие, как и надо было ожидать, установило, что авария произошла из-за грубого нарушения Воронковым Правил дорожного движения. Попробуйте ответить, какую ответственность должен понести водитель Воронков. Имеется ли в его действиях состав преступления? Если да, то какой частью, какой статьи уголовного кодекса оно предусмотрено? Какое наказание в этом случае предусмотрено законом?

Ответы — в следующем номере

Ответы на задачу, помещенную в № 7

Управление транспортом в нетрезвом состоянии — одна из главных причин автодорожных происшествий. Поэтому в последние годы за такое правонарушение установлена более строгая ответственность. В частности, она предусмотрена Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 19 июня 1972 г. «О мерах по усилению борьбы против пьянства и алкоголизма» (подобные указы приняты и в других союзных республиках). Пункт 13 этого Указа устанавливает, что водители автомототранспорта, городского электротранспорта, тракторов или иных самоходных машин за управление ими в состоянии опьянения подвергаются штрафу в размере от 10 до 30 руб. и лишаются права на управление транспортом на срок до 2 лет. Если же водитель в течение 5 лет по истечении срока лишения прав вновь допустит такое же нарушение правил, то это влечет уже штраф от 10 до 50 руб. с лишением прав на управление транспортными средствами на срок от 2 до 5 лет. Эти меры административного воздействия применяются к лицам, имеющим водительские права.

В отношении водителей, лишенных прав на управление транспортом, а также лиц, не имеющих их вообще, закон предусматривает еще более строгую ответственность. Так, за управление транспортным средством в нетрезвом состоянии лицо, ранее лишенное водительских прав, наказывается лишением свободы на срок до 1 года, или исправительными работами на тот же срок, или штрафом до 100 руб., налагаемым судом, с лишением права управлять транспортными средствами на срок до 5 лет (ч. 1 статьи 211[1] УК РСФСР). Это же правонарушение, совершенное впервые лицами, которые вообще не имели водительских прав, влечет штраф до 50 руб. в административном порядке. Он налагается службой Госавтоинспекции или отделом внутренних дел исполкома местного Совета депутатов трудящихся.

В примере с Петровым так и произошло. За первый случай управления мотоциклом в нетрезвом состоянии без водительских прав Госавтоинспекция оформила материал для привлечения нарушителя к административной ответственности — штрафу. Не дождавшись окончательного решения, Петров вторично совершил такое же правонарушение. Закон в этих случаях предусматривает уже уголовную ответственность. Часть вторая статьи 211[1] Уголовного кодекса РСФСР устанавливает, что за такие действия виновные наказываются лишением свободы на срок до 1 года, или исправительными работами на тот же срок, или штрафом до 100 руб.

То обстоятельство, что Петров фактически еще не был подвергнут административному взысканию за первое правонарушение, не имеет значения, так как закон не предусматривает этого условия для применения меры уголовного воздействия в случае повторного правонарушения.

А вот для привлечения к уголовной ответственности водителя такое условие обязательно. Поэтому, если бы Петров имел водительские права и за первое описанное нарушение еще не был привлечен к административной ответственности, в данном случае — штрафу, то за повторное правонарушение он подлежал бы не уголовной ответственности, а только административной.

Такая же ответственность за управление транспорными средствами в нетрезвом состоянии предусмотрена законодательством и других союзных республик. Некоторые особенности здесь сводятся к следующему. В Белоруссии, например, штрафом от 10 до 30 рублей и лишением водительских прав наказывается не только управление транспортным средством в нетрезвом состоянии (впервые), но и уклонение или отказ водителя от медицинского освидетельствования. а, скажем, в Киргизской, Армянской и Эстонской ССР законодательством определен минимальный срок лишения водительских прав за первый случай управления транспортным средством в нетрезвом состоянии: в Киргизии — 6 месяцев, в Армении и Эстонии — 1 год.

Отметим в заключение, что в случае добросовестного отношения к труду и примерного поведения лица, лишенного в административном порядке права на управление транспортными средствами, органы, принявшие такое решение, по истечении не менее половины установленного срока по ходатайству предприятий или общественных организаций могут сократить на все оставшееся время этот срок лишения водительских прав.

С больной головы на здоровую

Редакция знакомит меня с письмами о дорожно-транспортных происшествиях. Их можно сразу отличить по объемистой многостраничности, зачастую подкрепленной самодельными схемами-рисунками, копиями следственных и судебных документов. Пишут их обычно попавшие в беду и не согласные с обвинением водители. Они подробно воспроизводят обстановку аварии, действия участников происшествия и задают свои наболевшие вопросы. Такие письма не бывают анонимными. Тут автор называет себя, тщательно анализирует свою роль в случившемся. По таким письмам и делаются материалы журнального раздела «Кто виноват?» Однако «полуанонимные» среди писем об авариях нет-нет да и встречаются. Сообщает человек о конкретном происшествии и не скрывая своего имени, но как бы со стороны: «водитель грузовика убедился в безопасности маневра, но оказалось...» И нигде ни слова о том, кто этот водитель — сам автор или посторонний человек. Судя по тому, как дотошно излагаются все помыслы и переживания водителя, такое можно сказать только о себе, но автор в этом не признается. И мотивы этой скрытности долго искать не приходится. Судя по письму, оказывается, что водитель кругом виноват, а автору очень хочется свалить вину на другого. И, понимая неубедительность своих усилий, он старается остаться в позиции стороннего наблюдателя.

Попробуем разобраться в одном из таких писем, присланном из гор. Нежина Черниговской области. Не будем называть его автора, поскольку главное действующее лицо он именует только водителем грузовика «Урал—377».

Ясным весенним днем этот водитель подъехал по улице Полесской к перекрестку, где она пересекается с улицей Луначарского. Из-за деревьев он плохо просматривался, поэтому водитель остановился у его границ, посмотрел в обе стороны, а потом въехал на перекресток, ширина которого составляла всего 4,5 метра. В этот момент справа в грузовик ударился автомобиль УАЗ—469. В результате столкновения водитель УАЗа оказался в больнице с переломом руки, а его пассажиры получили легкие телесные повреждения.

Казалось бы, все здесь ясно: водитель «Урала—377» грубо нарушил требования пункта 111 Правил дорожного движения, обязывающего на перекрестках равнозначных дорог уступать путь транспортным средствам, приближающимся справа. В данном случае, поскольку видимость ограничивали зеленые насаждения, водителю «Урала» следовало изучить обстановку, а затем с особой осторожностью пересекать улицу. Действуй он таким образом — происшествия бы не было.

Но, похоже, на самом деле все было не совсем так, как это характеризует автор письма. Водитель многотонной махины (собственный вес автомобиля «Урал — 377» составляет 7275 кг, а с грузом — 15 000), конечно, видел приближающийся справа УАЗ и даже, как потом выясняется, примерно определил его скорость. Но то обстоятельство, что «Урал» во много раз тяжелее УАЗа, создавало чувство превосходства над маленькой машиной и толкнуло водителя грузовика на нарушение Правил. Сработала уверенность, что водитель УАЗа остановится, он не может не пропустить мощный грузовик, иначе это себе дороже обойдется. Но дорожно-транспортное происшествие случилось. Приходится отвечать. И вот на свет появляются разного рода домыслы и причины, главная задача которых очернить другого, невиновного участника происшествия.

Посмотрим, как это у автора письма получается. Вот первый пункт контробвинения: «в городах скорость не должна превышать 60 километров в час, а водитель УАЗа шел со скоростью 70 км/час». А какое это имеет значение для дела, для предотвращения дорожно-транспортного происшествия? Просто превышение скорости влечет за собой только административную ответственность, и лишь если оно состоит в причинной связи с серьезными последствиями, то наступает уголовная ответственность. А в данном случае в причинной связи со столкновением состоит выезд грузовика на полосу движения УАЗа.

Работники правовых органов, занимающиеся расследованием дел о дорожно-транспортных происшествиях, иногда задают нашим экспертам вопрос: «Что было бы, если бы водитель следовал со скоростью, разрешенной на данном участке, не превышая ее?» Эксперты заявляют, что не могут ответить на такой вопрос: это было бы исследованием нереальных обстоятельств происшествия. Если бы в данном случае водитель УАЗа вел автомобиль со скоростью 60, а не 70 км/час, то он, вероятно, немного не доехал бы до места происшествия. Да и никто, в конце концов, не определял скорость УАЗа в момент происшествия при помощи радарной установки. Автору письма она показалась завышенной, а на самом деле этого могло и не быть. Даже спидометры в современных автомобилях показывают ее лишь с относительной точностью.

Какие еще претензии имеет автор письма к потерпевшему? «У водителя не было путевого листа», — пишет он. Тут напрашивается вопрос: а что изменилось бы, если бы у потерпевшего был путевой лист? Разве лишь при его наличии он получал право преимущественного проезда через этот перекресток, или, подозревая его отсутствие, водитель грузового автомобиля не пропустил УАЗ? Ничего подобного. Просто водителю «Урала» не хочется отвечать за преступление, и он пытается очернить другого водителя, чтобы выглядеть на этом фоне необоснованно обиженным, чуть ли не потерпевшим.

К сожалению, автор приведенного письма не одинок в своих стремлениях. Встречаются и другие старающиеся выгородить себя, возводя самые невероятные обвинения на остальных участников происшествия. Был такой случай. Водитель самосвала ЗИЛ-ММЗ—555 уснул за рулем, и его машину вынесло на полосу встречного движения. Ехавший по своей стороне проезжей части водитель ЕрАЗа, действуя в состоянии крайней необходимости, вывернул руль влево, избежал лобового столкновения, но не смог предотвратить скользящего. Он и его пассажир долгое время провели на больничных койках и в конце концов были признаны инвалидами. А нарушитель — водитель самосвала стал обвинять своего коллегу в том, что тот не свернул автомобиль вправо в кювет, считая, что последствия в этом случае были бы менее серьезными. Легко задним числом давать рекомендации, как следовало действовать другому в аварийной ситуации, в которой он не повинен! А ведь водитель самосвала сам намного раньше происшествия нарушил Правила дорожного движения, сев за руль в утомленном состоянии.

В другом случае водитель МАЗа, выехавший на асфальт с проселочной дороги без покрытия, пренебрегая требованиями пункта 110 Правил дорожного движения, обвинял водителя «Волги» в том, что тот не тормозил, чтобы избежать столкновения, когда МАЗ приближался. Но водитель «Волги» имел преимущественное право проезда, он не обязан был рассчитывать, что остальные участники движения окажутся нарушителями, поэтому обвинения водителя МАЗа оказались несостоятельными.

В заключение хочется еще раз напомнить: только внимательность и строгое соблюдение Правил дорожного движения — залог безаварийной работы. А если уж случилась беда, то не нужно пытаться валить вину с больной головы на здоровую. Такие попытки легко разоблачаются и пользы их авторам не приносят.

В. ПЕЧЕРСКИЙ,
старший специалист
ВНИИ судебных экспертиз

ЭТО МОГЛО НЕ СЛУЧИТЬСЯ



Сырая и пасмурная погода обязывала водителей быть в этот день особенно осторожными. А Н. Малиновского — виновника тяжелой аварии, результат которой вы видите на снимке,— тем более: ведь он приближался к перекрестку по второстепенной дороге. Вот показался и соответствующий предупреждающий знак, а слева появился грузовик ЗИЛ—130. Правила ясно говорят: пока не проедет водитель, на стороне которого преимущество, выезжать на главную дорогу нельзя. Малиновский правилами пренебрег.

Впоследствии он объяснял свой поступок тем, что у автомобиля ЗИЛ—130 якобы горел сигнал правого поворота. Однако изучение обстоятельств происшествия показало, что это было откровенной ложью. А столкновение машин кончилось трагически. Погиб человек, разбиты оба автомобиля. Виновник аварии осужден к пяти годам лишения свободы.

З. ПАНФИЛО,
старший лейтенант милиции

Латвийская ССР,
г. Краслава

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. Какой из дорожных знаков не относится к транспортным средствам общего пользования, движущимся по установленным маршрутам?

только А	А и Б	все знаки
1	2	3

II. Кто проезжает перекресток первым?

водитель автомобиля	мотоциклист
4	5

III. Кто обязан уступить дорогу в такой ситуации?

водитель автомобиля	водитель трамвая
6	7

IV. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

автобус мотоцикл гужевая повозка	мотоцикл гужевая повозка автобус	гужевая повозка мотоцикл автобус
8	9	10

V. Какой водитель правильно поставил автомобиль на стоянку?

водитель А	оба правильно	оба неправильно
11	12	13

VI. Можно ли совершить обгон в показанной обстановке?

можно	нельзя
14	15

VII. На чьей стороне преимущество проезда?

водителя А	водителя Б
16	17

VIII. Можно ли повернуть налево таким образом?

можно	нельзя	можно, если левый ряд свободен
18	19	20

IX. Разрешена ли эксплуатация автомобиля с незначительным подтеканием жидкости в гидравлическом приводе тормозов?

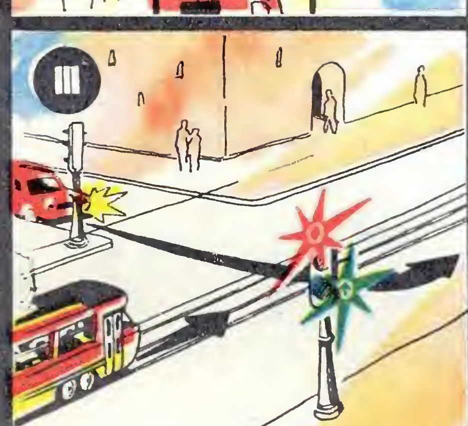
разрешена	не разрешена	только при скорости менее 30 км/час
21	22	23

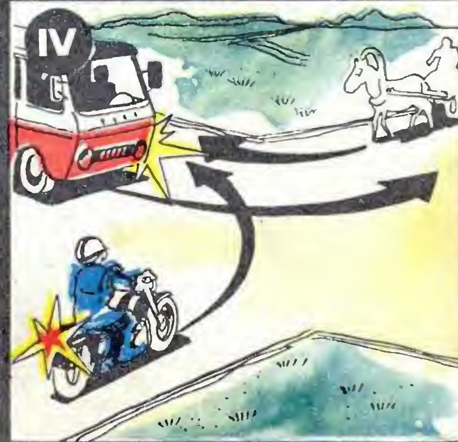
X. Что прежде всего должен сделать водитель, ставший участником дорожного происшествия, в котором пострадали люди?

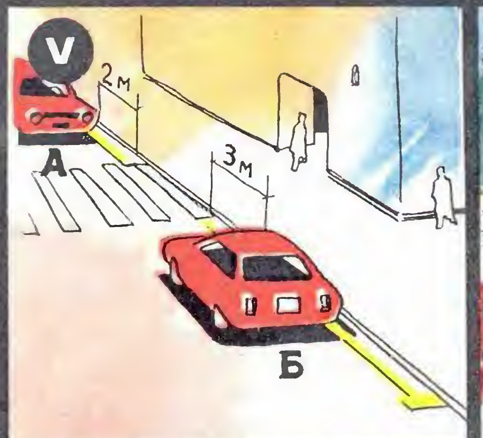
сообщить о случившемся в милицию	записать фамилии и адреса очевидцев	вызвать «скорую помощь»
24	25	26

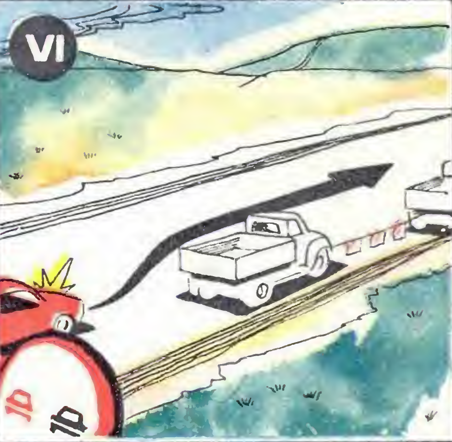
Ответы — на стр. 40

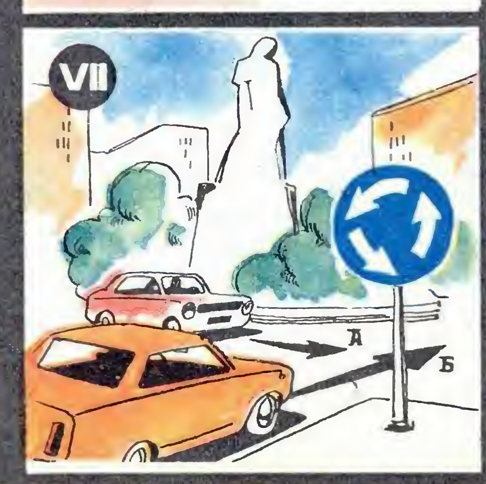


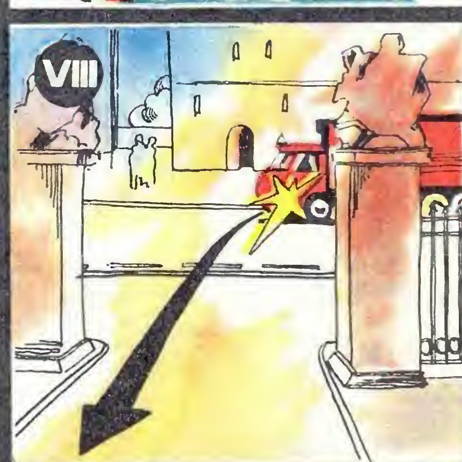














АВТОМОБИЛИ

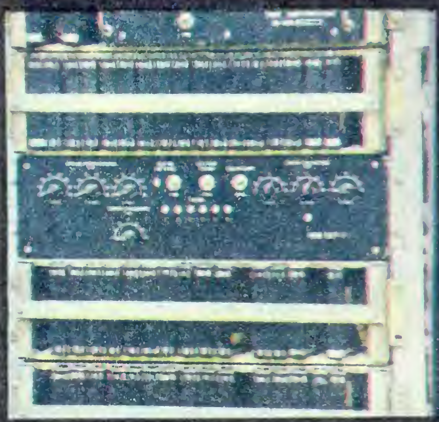




В Алма-Ате вступила в строй автоматизированная система управления дорожным движением







Стремительный рост автомобильного парка в стране поставил перед службой организации дорожного движения новые проблемы. При той интенсивности транспортных потоков на пересечениях улиц, что достигнута сегодня в крупных городах, уже мало обеспечить только безопасность проезда (светофор это столь же успешно делал и раньше). Надо суметь управлять движением так, чтобы у дорог сохранялась максимальная пропускная способность, а у транспорта — достаточно высокая средняя скорость. Иначе любая задержка — тромб в транспортных артериях города — может вызвать серьезные нарушения, перебои в работе всего «организма». Обычному светофору эта задача не под силу. Работая по жесткой программе, заданной пусть даже не на целые сутки, а на более короткое время, он подает сигналы часто, что называется, невпопад: ведь он «не видит» действительной ситуации перед собой, не говоря уж о том, чтобы находиться в курсе дела всего происходящего на других участках магистрали. Конечно, в светофорное хозяйство за эти годы внедрено немало усовершенствований. Но окончательное решение задачи стало возможным только на основе последних достижений научно-технического прогресса, на базе самой современной вычислительной, телеметрической и другой техники.

«Обучила» светофор умению «видеть» перспективу и реагировать на изменения обстановки новая автоматизированная система управления дорожным движением, созданная СКБ «Промавтоматика» в Омске и впервые примененная на практике в столице Казахстана Алма-Ате. Публикуемый фоторепортаж дает первое представление о ней, знакомит в общих чертах с ее устройством.

Прежде всего — о возможностях системы. Она позволяет подсчитать интенсивность и скорость движения транспортных единиц в контролируемой зоне, подобрать для них режим проезда перекрестков с минимальными потерями на остановках перед светофорами, внести в него при необходимости коррективы, продлив фазу зеленого сигнала, а при крайней надобности — переключить потоки транспорта на другие направления. Как это происходит!

На всех ключевых пересечениях магистралей того района, который обслу-

Перекресток улицы Фурманова и проспекта Абая один из тех, где движением управляет система «Город».

Первое звено системы — индуктивная рамка детектора под покрытием дороги, при помощи которой обнаруживаются и подсчитываются подходящие к перекрестку автомобили.

Телекамера на перекрестке позволяет увидеть причины любого затора, а радиоустановка донесет до водителей команды оператора с центрального управляющего пункта.

Устройство, передающее информацию транспортного детектора и переключающее при необходимости управляемые дистанционные знаки и указатели рекомендуемой скорости.

Центральный управляющий пункт. Оператор Ю. Матвеев по мнемосхеме города и телеэкранам следит за работой системы и обстановкой движения на магистрали.

И АВТОМАТЫ



живает система, устанавливаются специальные датчики, которые следят за каждой приближающейся к перекрестку транспортной единицей, подсчитывают их число по направлениям движения и сообщают условным сигналом дальше «по линии». Эти датчики (детекторы) выполнены в виде индуктивной рамки из провода, который с соответствующей изоляцией уложен под покрытие дороги на подходах к перекрестку и выездах с него. Такой детектор учитывает любую транспортную единицу, движущуюся в диапазоне скоростей от 3 до 120 км/час, и передает эти данные на центральный управляющий пункт — на ЭВМ.

Проанализировав ситуацию и поискав в своей памяти, ЭВМ выбирает одну из 10 заложенных в нее программ управления светофорами. Ту, естественно, которая наиболее подходит, «на ее взгляд», для данного случая. Приняв решение, машина посылает команды обратно на перекрестки, где контроллеры, выполняя ее, включают светофоры так, чтобы обеспечить наивыгоднейший режим транспортного потока.

Но это не все. Аппаратура комплекса не только подсчитывает количество транспорта, движущегося через перекрестки, и зажигает для водителей красный или зеленый свет. Она вместе с тем позволяет оператору следить за всей обстановкой движения на перекрестке и магистрали в целом, вмешиваться в ход событий, управляя не только светофорами, но и дорожными знаками и даже подавая устные приказания водителям: перекрестки теле- и радиофицированы.

Таким образом, выражаясь языком программистов, у системы самая широкая прямая и обратная связь. Все это и позволяет управлять движением гибко и оперативно. А только при таких условиях и можно решить задачу увеличения пропускной способности дорог, по расчетам проектировщиков, примерно на 25 процентов. Сегодня у системы еще «разминка» — она пробует себя на первых 18 перекрестках Алма-Аты. Но в самое ближайшее время возьмет в свои руки 70 узловых пересечений и станет управлять движением по всей центральной части города.

Ныне стало модным давать автоматическим устройствам всякие броские, экзотические имена. Не поддавшись поветрию, создатели автоматизированной системы управления дорожным движением назвали ее просто и точно — «Город». Мобилизация электронно-вычислительной техники на борьбу с авариями, на службу организации движения — вещь закономерная, и ничего необычного в этом нет. Современным городам, охваченным массовой автомобилизацией, такие системы сегодня нужны как воздух. И наверное, будет правильным в известную формулу безопасности движения «человек — автомобиль — дорога» добавить теперь и четвертое звено — автоматы. Все идет к тому, что так оно и будет.

Г. ЗИНГЕР,
спецкор «За рулем»

г. Алма Ата

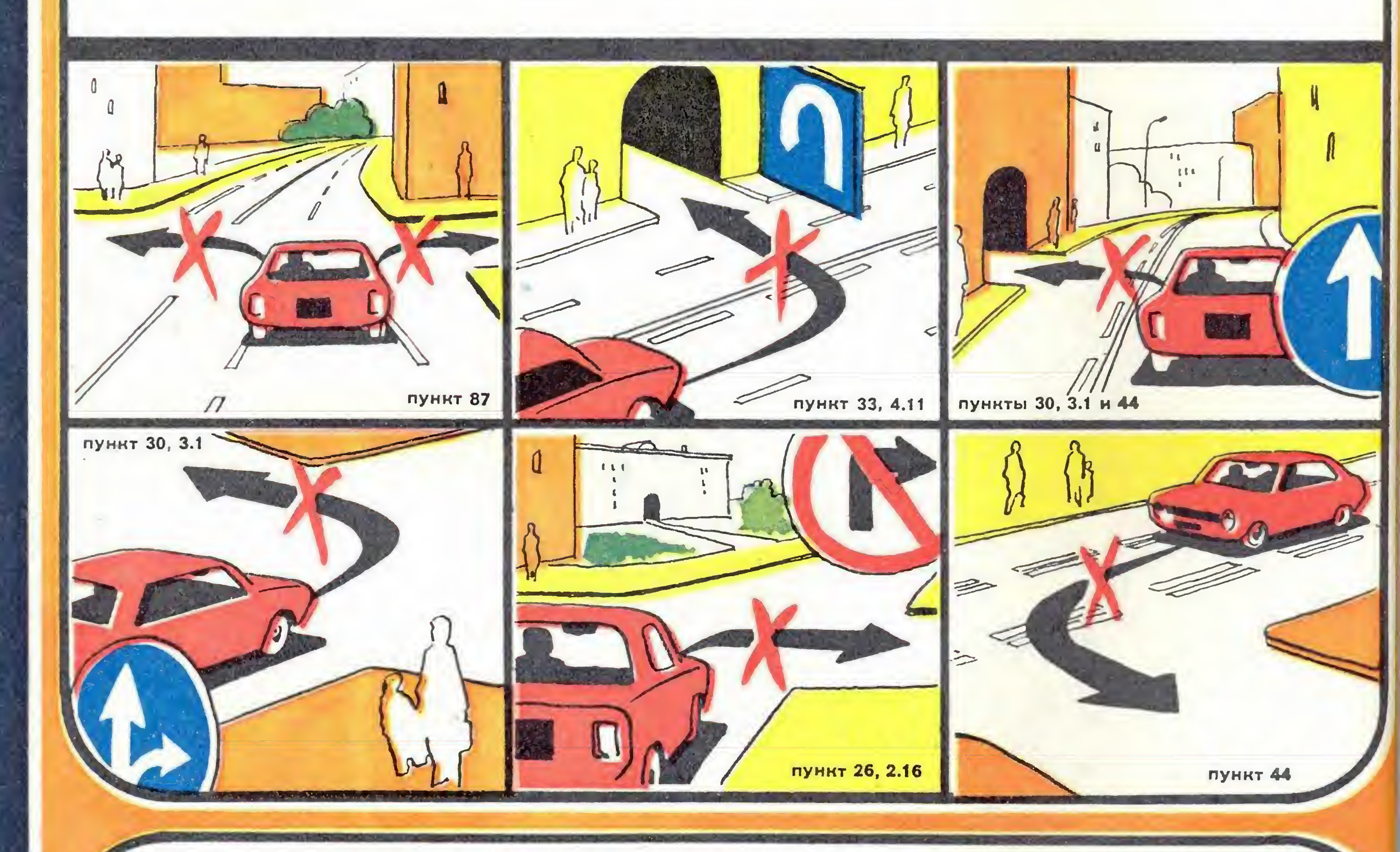




В автоматизированной системе широко применяются управляемые дорожные знаки, позволяющие оперативно менять направление движения.

Фото В. Князева

МАНЕВРИРОВАНИЕ

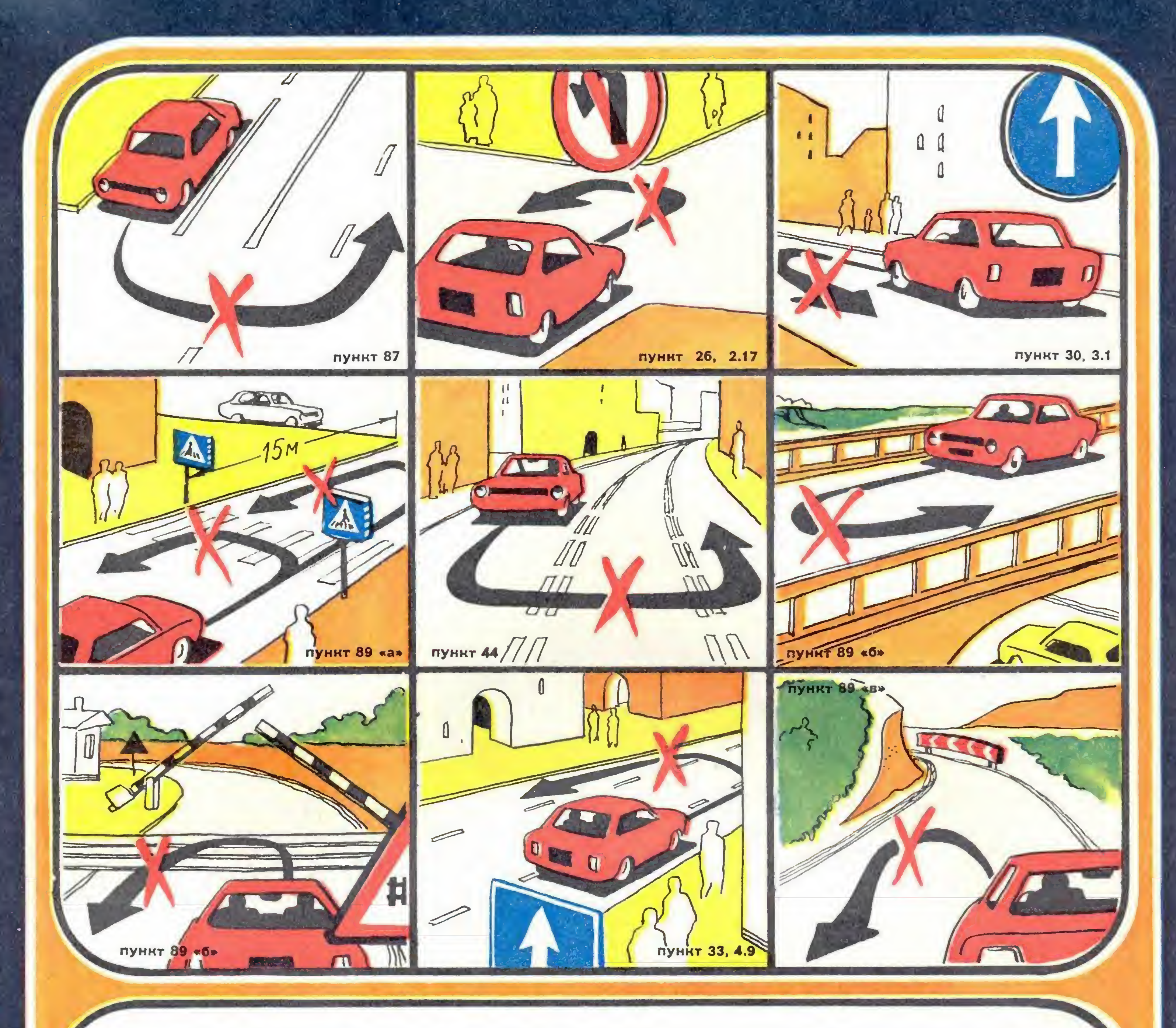


Пока водитель следует в общем потоке, задач по взаимодействию с другими участниками движения ему приходится решать не так уж много. Держи безопасную дистанцию да не упусти момент, когда кто-нибудь впереди начнет снижать скорость, останавливаться. Другое дело, когда мы «оставляем строй» и начинаем маневрировать на дороге — перестраиваться, поворачивать, одним словом, менять направление движения. Тут сплошь и рядом приходится пересекать пути других водителей, а при неумелых действиях это легко может привести к аварии.

Запомним прежде всего: маневрирующий водитель всегда уступает дорогу тем, кто не меняет курса, а движется по своей полосе прямо. Будь это водитель попутного или встречного транспортного средства. В особом положении находятся только водители автобусов и троллейбусов. Когда они отъезжают от своих маршрутных остановок, им, разумеется, надо дать возможность выполнить маневр без помех. Это важно для скорости доставки пассажиров.

Надо прямо сказать, многие аварии, что еще происходят при маневрировании, вызваны не незнанием довольно простых в этой части требований, которые предъявляют Правила дорожного движения.

Причина тут совсем другая. Она — в невнимательности при оценке обстановки на дороге. Один водитель, как потом выясняется, не видел другого до начала маневра или видеть-то видел, но расстояние до него ему показалось достаточным для того, чтобы успеть проехать первым. А «не видел» во многом потому, что не приучил себя постоянно пользоваться зеркалом заднего вида. Есть еще водители, которые наблюдают главным образом за обстановкой перед собой, между тем для безопасного маневра надо еще знать, что делается по сторонам и позади. Грамотный водитель буквально каждые пять секунд бросает взгляд на зеркало: что там вокруг? И это гарантия того, что он не совершит неосторожного шага, который создал бы препятствие на пути других водителей. Вместе с тем, надо понимать, что с первого взгляда можно и не охватить всего. Настигающий нас водитель может в какой-то миг оказаться в непросматриваемой, как говорят, слепой зоне. Этого не случится, если вы приучите себя наблюдать за обстановкой движения постоянно, а не только в пожарном порядке, когда уже приспело пово-



рачивать или перемещаться на другую полосу движения.

И о своем маневре надо предупредить остальных водителей заблаговременно. Причем предупредительные сигналы следует подавать и тогда, когда вы маневрируете в границах одной и той же полосы движения: ведь транспортные средства на ней в зависимости от габаритов могут располагаться и в два-три ряда. Кстати, с учетом этого обстоятельства Правила и требуют при повороте (развороте) занять не просто крайнюю левую или правую полосу, а непременно крайнее левое или крайнее правое положение на проезжей части, предназначенной для движения в данном направлении. Из этого положения следует ответ и на вопрос, можно ли на перекрестках поворачивать налево (разворачиваться) из крайнего правого положения. Нельзя, разумеется.

Такой способ разворота допускается Правилами движения только на перегонах дорог. Наконец, не забудьте, что подача сигнала никакого преимущества вам не дает. Не надо думать, будто подал сигнал — и все в порядке. Сигнал — это только первый шаг маневрирующего, за ним должны последовать и другие, которые и позволят осуществить на практике то, что Правила имеют в виду под словами «не создавать помех». Иногда для этого достаточно будет лишь притормозить, чтобы пропустить того, на чьей стороне преимущество проезда. Другой раз, может быть, придется и остановиться. Не надо думать, что это «не по правилам». Именно — по правилам.

Ситуации, в которых запрещены повороты или развороты, вы найдете на этих рисунках (напомним, что правила остановки и стоянки, а также обгона были рассмотрены раньше — см. «За рулем» № 8 и 10 за 1974 год). Нам же в заключение хотелось сказать вот о чем. С увеличением плотности и интенсивности транспортных потоков на наших дорогах строгое соблюдение всех правил маневрирования стало важным как никогда. Ибо возросла и вероятность взаимных помех. Значит, как говорят, семь раз отмерь, прежде чем начать свой маневр. Но в то же время и тянуть время без нужды не следует. Ведь это сказывается на пропускной способности дороги. Стало быть, действовать при маневре надо согласованно, осторожно и, по возможности, быстро.

НОВОСТИ СОБЫТИЯ ФАКТЫ

ПОСТАНОВЛЕНИЮ — ТРИДЦАТЬ ЛЕТ

Вскоре после победоносного завершения Великой Отечественной войны советская страна приступила к восстановлению народного хозяйства. Автомобилестроению в программе послевоенного развития промышленности отводилась важная роль. 19 июня 1945 года руководители партии и правительства ознакомились в Кремле с опытными образцами автомобилей, которые наши заводы намечали к выпуску. Новые машины получили одобрение, и 26 августа 1945 года был подписан важнейший для отрасли документ — Постановление Государственного Комитета Обороны «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности». Он предусматривал восстановление предприятий отрасли, реконструкцию заводов, переход их на выпуск мирной продукции, а также освоение новых моделей машин: ГАЗ—М20 «Победа», ГАЗ—51, ГАЗ—63, ЗИС—150, ЗИС—253, «Москвич—400», ЯАЗ—200. Перед советской автомобильной промышленностью были поставлены ответственные задачи, и она с честью их выполнила.

ТОГДА, В АВГУСТЕ

Четверть века назад на Минском шоссе под Москвой состоялся первый чемпионат Советского Союза по автомобильным гонкам. Соревнования проводились на дистанцию 300 километров и привлекли 43 экипажа. В классе автомобилей «Победа» первыми чемпионами СССР стали горьковчане М. Метелев и В. Родионов, показавшие среднюю скорость 147,2 км/час. Они шли на специальной машине «Победа-спорт» с обтекаемым двухместным закрытым кузовом и 70-сильным двигателем. В классе «москвичей» почетные титулы завоевали спортсмены МЗМА (ныне АЗЛК) Л. Гивартовский и А. Кокорев. На «Москвиче—401» с экспериментальным двигателем они показали среднюю скорость 114,2 км/час.

С тех пор автомобильный спорт в стране шагнул далеко вперед. У нас культивируются шесть его видов, по которым ежегодно разыгрываются чемпионаты СССР: шоссейные гонки (с 1950 года), кросс (с 1951 года), ралли (с 1958 года), картинг (с 1963 года), многоборье (с 1966 года), ипподромные гонки (с 1966 года). Соревнования по автомобильному спорту включаются в программу всесоюзных спартакиад. Наши гонщики, раллисты, картингисты успешно принимают участие в международных встречах, советским автоспортсменам принадлежит ряд международных рекордов скорости.

ДЛЯ ПОЛЕВЫХ УСЛОВИЙ

Перед нами специализированный автомобиль, имеющий довольно прозаическое обозначение «МЗ—3607». Эта машина, которая базируется на шасси грузовика ГАЗ—52-01, предназначена для важных работ — перевозки жидкого топлива, масла, воды и механизированной заправки тракторов, комбайнов, автомобилей, других машин в полевых условиях, главным образом в сельском хозяйстве. На шасси ГАЗ установлена эллиптическая цистерна, четыре боковых емкости, а также центробежный перекачивающий насос, компрессор, солидолонагнетатель, раздаточные шланги с пистолетами и другое оборудование.



Фото В. Ширшова

Общая наливная емкость МЗ—3607 2240 л, в том числе 1900 л дизельного топлива, четыре бака по 80 л для бензина, трансмиссионнного масла, дизельного масла и воды и 20 кг солидола. Автомобиль весит в снаряженном состоянии 3440 кг, полный вес — 5380 кг.

Эту машину, которая экспонировалась в конце минувшего года на ВДНХ во время выставки, посвященной 50-летию советского автомобилестроения, выпускает с 1970 года одесский завод автомобильных заправочных агрегатов «Автоагрегат». Спрос на МЗ—3607 с каждым годом растет.

МАСТЕРА СПОРТА МЕЖДУНАРОДНОГО КЛАССА

Бюро Всесоюзных федераций военно-технических видов спорта присвоило группе гонщиков звание «Мастер спорта международного класса». Его удостоены автомобилисты рижанин Витольд Спрукт и москвич Михаил Рябчиков, мотоциклисты — Сергей Тарабанько из Новосибирска, Валерий Гордеев из Балаково Саратовской области, рижанин Карл Ошиньш, Анатолий Кузьмин из Даугавпилса Латвийской ССР, Григорий Шулик из Рязани, Эдвардас Рамонас из Паневежиса Литовской ССР. Поздравляем их с почетным званием и желаем новых спортивных успехов.

МОТОЦИКЛЫ И ШИНЫ ДОСРОЧНО

В сентябре рассчитывают выполнить пятилетку по объему производства, а к 58-й годовщине Октября по росту производительности труда предприятия Киева и Киевской области. Среди запланированной сверх заданий продукции (самолеты, электронно-вычислительные машины, обувь и т. д.) 500 мотоциклов, многие тысячи автомобильных шин. Всего киевляне к концу пятилетки выпустят дополнительно к плану изделий на 100 миллионов рублей.

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ В СТОЛИЦЕ КАЗАХСТАНА

20—23 мая в Алма-Ате состоялась первая научно-техническая конференция по проблемам безопасности дорожного движения стран — членов Совета Экономической Взаимопомощи. Широкое обсуждение различных вопросов — технических, организационных, подготовки водительских кадров, пропаганды правил безопасной езды показало, что в социалистических странах накоплен большой опыт борьбы с авариями и несчастными случаями на дорогах, который может быть успешно применен для совместного решения общих задач. Рекомендации, выработанные участниками конференции, лягут в основу плана научно-технического сотрудничества стран — членов СЭВ в области транспорта на 1976—1980 годы. В дни работы конференции в столице Казахстана открылась и международная выставка технических средств организации дорожного движения.

На снимках: перед входом на выставку — технические средства, которыми оснащена советская автоинспекция; в демонстрационном зале.

Фото В. Князева





РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ

«На своем «Москвиче—403» я установил ремни безопасности для водителя и сидящего рядом пассажира, — пишет в редакцию А. Табаченко из Конотопа. — А как установить ремни для пассажиров, сидящих на задних сиденьях?»
Вот какой ответ мы получили на автозаводе имени Ленинского комсомола.

Для крепления ремней безопасности пассажиров, сидящих у задних дверей, за спинкой сиденья на горизонтальной полке около задних стоек нужно просверлить два отверстия диаметром 12 мм. Два таких же отверстия делают и в задней части пола — в месте прилегания подушки к спинке сиденья. Расстояние между этими отверстиями — примерно 200 мм, то есть по 100 мм в каждую сторону от продольной оси автомобиля. К этим четырем отверстиям крепятся концы плечевых ремней.

Для крепления свободного конца поясных ремней на кожухах задних колес также сверлят отверстия диаметром 12 мм.

Ремни безопасности крепят к кузову посредством болтов с гайками. При этом под каждое отверстие с внутренней стороны нужно обязательно подложить усилительную пластину размером 70×40×2,5 мм.

ЗИЛ БЫЛ ПЕРВЫМ

«Сообщите, пожалуйста, какой завод в СССР первым применил на автомобиле дисковые тормоза», — просит В. Соболев из Свердловска.

Впервые дисковые тормоза у нас в стране были применены на экспериментальном спортивном автомобиле ЗИЛ—112С в 1964 году. Три года спустя такими тормозами стали оборудовать легковые машины ЗИЛ—114, выпускавшиеся малыми сериями.

ЕСЛИ ПОЯВИЛАСЬ ТРЕЩИНА

«Как быть, если на передней стойке кузова ГАЗ—21 обнаружена трещина? — спрашивает автолюбитель Н. Кулагин из Благовещенска. — Можно ли каким-либо образом отремонтировать такую стойку?»
Мы попросили ответить главного конструктора по легковым автомобилям горьковского автозавода Н. А. Юшманова.

Трещину в металле кузова, и не только на передних стойках, вполне можно заделать. Рекомендуем такой способ. Сначала удалите краску и выравнивающий слой (если он нанесен на этом месте), зачистите до блеска зону вокруг трещины на несколько сантиметров. Из холоднокатаной листовой стали толщиной 1,5—2,0 мм марки 08КП вырежьте и подгоните по месту накладку с таким расчетом, чтобы она перекрыла всю трещину (взамен стали указанной марки можно взять другую, близкую по свойствам). В случае, если трещина разветвленная или сложной конфигурации, проще будет сделать не одну, а несколько пластин-накладок, подогнав их одну к другой.

Теперь приступаем к сварке. Вначале дуговой, газоэлектрической или газовой сваркой соедините поврежденную поверхность. Затем зачистите шов, наложите подготовленные усилительные накладки и также обварите их по контуру. Зачистите и эти швы, удалите окалину. На этом сварка окончена, дальше следуют рихтовка и окраска. Осадите поверхность с накладкой и по возможности выровняйте ее. Нанесите выравнивающий слой припоя типа ПОС-30 или напылите пластмассу ТПФ-37, так чтобы закрыть отремонтированные места и загладить неровности. Отнеситесь к этой работе со всей ответственностью — ведь от того, насколько тщательно вы ее выполните, будет зависеть внешний вид машины. Остается загрунтовать и затем окрасить отремонтированное место.

КОЛЕЯ «МОСКВИЧЕЙ» УВЕЛИЧЕНА

А. Петренко из Днепропетровска просит рассказать, на какие автомобили «Москвич» стали устанавливаться задние мосты с увеличенной колеей и насколько эта колея больше.

На автозаводе имени Ленинского комсомола нам сообщили, что задние мосты с увеличенной колеей стали устанавливать на «москвичах» модели «408», начиная с машины, имеющей двигатель № 938383 и шасси (кузов) № 263131. Для модели «412» эти цифры иные. — двигатель № 662261 и шасси № 016383. А сами эти мосты имеют номера с № 052414 для моделей «408» и «412» и с № 008730 для универсалов и фургонов «426», «433», «427», «434».

Задняя колея у автомобилей всех моделей стала 1270 мм. Напомним: у машин прежних выпусков она составляла 1237 мм.

ЭЛЕКТРОННОЕ ЗАЖИГАНИЕ «ВЯТКИ»

К. Симаков и В. Дмитриенко из Воронежа, Н. Кислых из Алтайского края, другие мотолюбители просят сообщить данные об элементах электронного зажигания, примененного на мотороллере «Вятка — 3-электрон», которое было описано в июльском номере журнала за 1973 год.
Отвечают специалисты завода.

Катушка заряда (питания) конденсатора имеет 2000 витков провода ПЭВ-1 диаметром 0,27 мм, между слоями которых проложена конденсаторная бумага. На этой же катушке сверху расположена обмотка подзаряда аккумулятора, состоящая из 125 витков провода ПЭВ-1 диаметром 0,51 мм.

Катушка датчика содержит 100 витков провода ПЭВ-1 диаметром 0,18 мм (намотка левая со стороны начала). Сердечник датчика представляет собой П-образную скобу, выполненную из стали 10. Зазор между ним и магнитом 0,5 мм.

В катушке зажигания изменена только первичная обмотка, которая теперь состоит из 150 витков провода ПЭВ-1 диаметром 1,0 мм. В обозначение катушки добавлен индекс А (Б-50А).

КУДА УХОДИТ БЕНЗИН

«После стоянки, даже не особенно длительной, у моего «Москвича — 412» исчезает из поплавковой камеры карбюратора бензин — то ли вытекает, то ли испаряется. Пустить двигатель в этом случае трудно, подкачать же топливо вручную не всегда удается. В чем здесь дело? Как устранить неисправность?» — спрашивает автолюбитель Л. Цепелев из Читы.
Отвечают специалисты ленинградского карбюраторно-арматурного завода им. Куйбышева.

Действительно, при длительной стоянке автомобиля бензин из поплавковой камеры карбюратора К—126Н может испариться. Причину нужно искать прежде всего в негерметичности уплотнений пробок поплавковой камеры и прокладки в месте соединения крышки карбюратора и поплавковой камеры. Вероятна и плохая посадка воздушного фильтра на карбюратор. В последнем, нередком случае бензин, особенно на горячем двигателе, убывает очень быстро, что вызвано свободным выходом его паров в атмосферу.

Чтобы предотвратить испарение топлива, нужно периодически подтягивать пробки поплавковой камеры и винты, крепящие крышку карбюратора и воздушный фильтр.

Если же пробки поплавковой камеры, их уплотнения, стекло смотрового окна или его прижимная гайка имеют дефекты или вообще вышли из строя, то бензин в местах повреждения будет вытекать. В этом случае неисправность можно определить по потекам, и дефект требует немедленного устранения.

Подкачивать бензин вручную надо только при таком положении кулачка привода бензонасоса, когда рычаг имеет свободу перемещения. При других положениях бензин поступать не будет. Если и в этом случае «подачи» нет, проверьте герметичность топливной магистрали и клапанов бензонасоса.

Для надежного пуска двигателя после продолжительной стоянки, особенно в холодное время, можно рекомендовать накачивать топливо во впускной коллектор двигателя ускорительным насосом карбюратора.

МОЖНО ПРИМЕНЯТЬ ЛИТОЛ-24

«Смазочные материалы, предназначенные ранее только для «жигулей», ныне нашли применение на других автомобилях. А можно ли использовать их на мотоциклах?» — спрашивает москвич К. Липинский.

Консистентная смазка ЛИТОЛ-24, предназначенная для подшипников ступиц колес и других подшипников качения автомобилей, обладает лучшими свойствами, чем применявшиеся ранее для этих целей смазки 1-13, ЦИАТИМ-201 и другие. Как показал опыт эксплуатации, ЛИТОЛ-24 прекрасно работает и в подшипниках качения мотоциклов.

Моторные автомобильные масла М8Г, М10Г и М12Г (с разными дополнительными индексами) снабжены сложным комплексом присадок с учетом режима работы двигателя, материалов деталей и т. д. Использовать их для смазки двухтактных двигателей нецелесообразно, так как некоторые присадки, не выполняя своего назначения, дают отложения, ухудшающие работу двигателя. Кроме того, эти масла значительно дороже «автолов», обычно применяемых для мотоциклов.

ДОРОЖНАЯ АПТЕЧКА

А. Смирнов из Уфы, многие другие читатели просят опубликовать перечень медикаментов и перевязочных средств, комплектуемых в дорожной аптечке, предназначенной для оказания первой доврачебной помощи.

Согласно приказу министра здравоохранения СССР № 733 от 6 сентября 1972 года (приложение № 5) дорожная аптечка должна содержать:

1. Таблетки валидола (в металлическом пенале) — 10 шт.
2. Калия перманганат (в стеклянной пробирке) — 1 пробирку
3. Раствор аммиака (ампулы в коробке) — 10 ампул
4. Раствор йода спиртовой 10-процентный (в стеклянном флаконе с полиэтиленовой пробкой и завинчивающейся крышкой) — 1 флакон
5. Бинт марлевый стерильный 10×5 — 2 шт.
6. Вату гигроскопическую, 50 г — 1 пачку
7. Жгут кровоостанавливающий Эсмарха с цепочкой (можно обычный шланг из красной резины диаметром 8—10 мм) — 1 м
8. Лейкопластырь бактерицидный 6×10 — 2 шт.
9. Пакет перевязочный медицинский первой помощи с двумя подушками — 2 шт.

Набор должен быть упакован в твердой коробке, обеспечивающей надежное сохранение медикаментов.

Это необходимый минимум. Но аптечку можно, конечно, и расширить, прибавив, например, пакет малых стерильных салфеток, перевязочную косынку, таблетки анальгина по 0,5 г в пластмассовой коробке и другое.



ГЛАВНЫЕ СТАРТЫ

К спартакиадам у любого спортсмена особое отношение. Помнится, в конце пятидесятых годов ведущее место в мотоциклетном спорте у нас заняла многодневка. К этому времени советские многоборцы впервые выступили в шестидневных соревнованиях за рубежом и получили почетные награды — медали Международной мотоциклетной федерации. И вот в 1959 году многодневка была включена в программу финальных стартов Спартакиады народов СССР. Мне, участнику этих состязаний, до сих пор памятны события тех дней. И нет в моей спортивной коллекции медали дороже, чем та, спартакиадная, которую я завоевал за победу в классе 500 см³.

Прошли годы. Неизмеримо вырос наш советский спорт. И наглядное свидетельство тому — VI летняя Спартакиада народов СССР, которая стала важным событием в жизни страны, подлинным смотром достижений советского физкультурного движения. В ее программу вместе с олимпийскими видами включены 26 военно-прикладных соревнований, в том числе 11 автомобильных и мотоциклетных. В стартах нынешней Спартакиады уже приняло участие около 80 миллионов человек. Как отмечено в приветствии ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР участникам VI летней Спартакиады, работникам физкультурных организаций и Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту, в Советском Союзе физическая культура является серьезным фактором физического и духовного развития трудящихся, она должна еще активнее внедряться в повседневную жизнь населения, служить интересам воспитания у советских людей трудолюбия и упорства в достижении цели, способствовать волевой закалке и мужеству, готовности в любой момент встать на защиту нашего великого социалистического государства.

Нынешняя Спартакиада отличается не только своим масштабом, грандиозностью программы. Ведь посвящена она великой дате в жизни страны — 30-летию Победы советского народа над фашизмом. В Спартакиаде стартуют молодые люди, не знающие ужасов войны. И в эти дни они склоняют голову перед памятью тех, кто стоял насмерть, отдал свою жизнь за свободу и независимость Родины. Не случайно факел финальных соревнований был зажжен в Лужниках от Вечного огня у могилы Неизвестного солдата. Этот факел доставили на главный стадион страны участники Всесоюзной звездной эстафеты, которые прибыли в Москву из столиц союзных республик и городов-героев, эстафеты вдоль границ Советского Союза.





Да, выступать в такой Спартакиаде очень почетно. Уверен, что каждому участнику, как и мне когда-то, надолго запомнится праздничная, приподнятая обстановка, которая царит сейчас на всех финальных соревнованиях. Не менее почетно организовать и провести эти ответственные встречи, создать все необходимые условия для достижения высоких спортивных результатов, дальнейшего роста мастерства. Вот почему все работники Центрального автомотоклуба ДОСААФ СССР считают себя полноправными участниками летней Спартакиады. Ведь к финальным стартам мы имеем самое непосредственное отношение. Здесь, в стенах нового здания автомотоклуба, который теперь находится в подмосковном городе Зеленограде, очень явственно чувствуется напряженный пульс Спартакиады, зримо представляются все важнейшие приметы этого огромного спортивного события.

Подготовительная работа началась еще задолго до первого спартакиадного года. Заранее были составлены положения для каждого из одиннадцати автомобильных и мотоциклетных соревнований. Особенно тщательно подходили мы к вопросу, где проводить финалы. Предпочтение отдавалось тем комитетам ДОСААФ и спортивно-техническим клубам, которые уже имеют

СЕЗОНА

большой опыт в организации соревнований самого крупного масштаба, необходимую материально-техническую базу, широкий актив общественных спортивных кадров. Во все места, определенные для главных стартов, по несколько раз выезжали работники ЦАМКа, старшие тренеры сборных команд страны. Тщательно проверяли не только трассы, места для размещения зрителей, но и условия, созданные для участников. Словом, все было направлено на то, чтобы каждая финальная встреча стала настоящим праздником и надолго запомнилась как спортсменам, так и зрителям.

Можно назвать еще десяток больших и малых дел, которые пришлось решать в подготовительный период работникам Центрального автомотоклуба совместно с ЦК ДОСААФ СССР, ЦК ДОСААФ союзных республик, Всесоюзными федерациями автомобильного и мотоциклетного спорта. Организационный и спортивный уровень, на котором проходят соревнования, все результаты, показанные за два спартакиадных года, будут, конечно, предметом самого тщательного анализа. Сейчас об этом рано говорить — финальные старты еще продолжаются. Но и теперь, до официального закрытия шестой летней, можно сделать кое-какие выводы.

Прежде всего, резко возрос на местах спрос на спортивную технику. Буквально каждый день на мой рабочий стол ложатся все новые и новые заявки на кроссовые, кольцевые и мотобольные мотоциклы, карты, автомобили. Причем заявки поступают не только из Москвы, Ленинграда, с Украины, из Белоруссии, республик Прибалтики — признанных центров нашего автомотоспорта, но и из самых отдаленных уголков страны. Это ли не признак расширения географии автомобильных и мотоциклетных соревнований, роста их массовости. Ведь куплены не только новые мотоциклы, но и так называемые «БУ», на которых выступали члены сборных команд страны. Распределены и те 5000 кроссовых ЧЗ, которые дополнительно по договоренности с ЦК ДОСААФ СССР поставило нам чехословацкое внешнеторговое объединение «Мотоков». Отрадно, что в этой партии много 125-кубовых машин, до сих пор дефицитных в нашем мотокроссе.

Еще одна примета Спартакиады. Ни в каком из обычных чемпионатов страны тренерам не представляется такой возможности познакомиться с гонщиками из всех союзных республик, как на спартакиадных соревнованиях. Ведь здесь представлен, как правило, весь цвет советского автомотоспорта — и опытные мастера, и талантливая молодежь. Вот почему наставники сборных команд особенно внимательно следят за каждым участником финала, оценивая его потенциальные способности. В свое время на спартакиадных стартах тренеры нашли и привлекли в сборную команду ленинградцев Г. Моисеева, нынешнего чемпиона мира по мотокроссу, П. Рулева, А. Бочкова, раллиста С. Брундзу из Вильнюса и многих других спортсменов, которые сейчас успешно защищают честь страны на международных соревнованиях. Не является в этом отношении исключением и шестая летняя Спартакиада. Ее старты открыли дорогу в сборные команды мотокроссменам Е. Рыбальченко, Владимиру и Юрию Худяковым, А. Овчинникову, гаревикам М. Старостину, Н. Дубровину, В. Нестерову, другим молодым способным гонщикам. Конечно же, список этот обязательно пополнится после завершения финалов.

В числе вопросов, выдвинутых нынешней Спартакиадой, особо нужно отметить новые формы работы с членами сборных команд страны. Состоявшийся весной нынешнего года первый теоретический семинар, посвященный проблемам дальнейшего развития военно-технического спорта, обратил внимание на усиление политико-воспитательной работы со спортсменами, воспитание у них высоких физических и моральных качеств. Жизнь подсказывает необходимость совершенствовать тренировочный процесс, использовать новейшие достижения науки и медицины.

Теперь каждый член сборной команды страны тренируется по индивидуальному плану, в котором предусмотрены не только спортивно-технические разделы, но и учеба — в школе, техникуме, институте. Работники ЦАМКа постоянно контролируют выполнение этих индивидуальных планов и, в свою очередь, на сборах регулярно проводят со спортсменами лекции, беседы, семинарские занятия. На все сборы теперь назначается заместитель по воспитательной работе. Здесь же принимаются нормы комплекса ГТО. Но одним работникам ЦАМКа, конечно, трудно контролировать четкое выполнение индивидуальных планов, добросовестное отношение гонщиков к учебе. Этим должны постоянно заниматься тренеры на местах, которые работают со своими воспитанниками гораздо больше времени, чем наставники сборных коллективов. Тесный контакт тех и других, понимание общих целей и взаимодоверие — вот ключ к успехам в воспитательной работе.

Спартакиада — не только смотр мастерства спортсменов, проверка работы всех служб, связанных с подготовкой и проведением соревнований. Спартакиада — это еще и взгляд в завтрашний день нашего спорта. Соревнования такого масштаба всегда позволяют увидеть отжившее, мешающее идти вперед, и ростки нового, требующие всемерной поддержки и развития. Уже многое увидено и взято на вооружение тренерами, специалистами автомотоспорта. Многое еще предстоит анализировать, проверять на практике. Такова природа наших спартакиад — двигать к новым высотам физическую культуру и спорт.

Е. СУББОТИН,
заслуженный тренер СССР,
начальник Центрального
автомотоклуба ДОСААФ СССР

Фото В. Ширшова

Свыше 200 экипажей участвовали в ралли «Москвич» — традиционном соревновании на приз памяти дважды Героя Советского Союза летчика-космонавта В. Н. Волкова. Первыми стартовали молодые раллисты, или, как назвали эту группу, «Москвич-смена». Им предстояло пройти немногим более 1000 километров. У тех, кто выступал в многодневных ралли, трасса была почти вдвое длиннее и больше дополнительных соревнований. Как и в минувшие годы, в ралли участвовали и автолюбители. Но, в отличие от прошлых лет, старт им был дан не днем, а ночью.

В острой спортивной борьбе прошли соревнования. Немногим более половины стартовавших экипажей достигло финиша.

Главный приз завоевали хозяева трассы — спортсмены АЗЛК. Среди участников многодневных соревнований в объединенном седьмом — восьмом классе («москвичи» и «жигули») первенствовал экипаж автозавода имени Ленинского комсомола — мастер спорта А. Григорьев и мастер спорта международного класса А. Печенкин. В десятом классе («волги») успеха добились спортсмены горьковского автозавода кандидаты в мастера спорта В. Ушаков и Ю. Левченко. Среди экипажей, выступавших на машинах, подготовленных в рамках второй группы, победу одержали ижевцы — мастер спорта А. Окулич и перворазрядник Г. Коломиец. Этот экипаж занял первое место и в абсолютном зачете. В ралли «Москвич-смена» в объединенном седьмом — восьмом классе первыми были спортсмены АЗЛК перворазрядники Е. Денисов и С. Колпаков, а в десятом классе — перворазрядник Г. Смирнов и второразрядник В. Филатов («Динамо»). Среди автолюбителей лучше всех выступили Ю. Котелевский и М. Шлаен на автомобиле ВАЗ—2101.

Участники двухдневных ралли В. Кудияров и С. Амурцев на трассе.
Фото В. Хватова



Они стартуют в финалах

Август — кульминационный пункт VI летней Спартакиады народов СССР. В этом месяце состоится большинство ее финальных стартов. Завершат свой четырехэтапный спор мотоциклисты-«кольцевики», разыграют спартакиадные награды раллисты, сильнейшие мастера в гонках по гаревой дорожке и ипподрому, «кольцевики»-автомобилисты.

В этом номере, так же как и в предыдущем, мы познакомим читателей с несколькими участниками, которые будут стартовать в главных соревнованиях нынешнего сезона.







Николай Любимов

Увлекался мотокроссом и авторалли. Но наиболее полно проявились его спортивные способности в автомобильном многоборье. Четыре раза, выступая на легковом автомобиле, он завоевывал звание чемпиона страны. На минувшей Спартакиаде был в числе призеров. Любимов заведует в крымском обкоме ДОСААФ методическим кабинетом военно-технических видов спорта и является тренером областной команды автомногоборцев. В нынешнем году она заняла первое место в республике. Несколько спортсменов входят в состав сборной Украины. Этот год знаменателен для Николая и тем, что он завершает учебу в институте физкультуры.

Вячеслав Чупин

Гонщик-универсал. Выступает на ледяной дорожке и ипподроме, мотокроссмен и картингист. Не много ли для одного человека? Так или иначе Вячеслав Чупин вот уже много лет находит время для занятий всеми этими видами спорта и, что особенно важно, во всех дисциплинах выступает успешно. Ему 33 года, из них 15 лет он отдал мотоциклу и микроавтомобилю. Во всех видах соревнований предпочитает 125-кубовый двигатель. В. Чупин восемь раз становился чемпионом СССР — трижды в мотогонках по льду, пять побед одержал на ипподроме. Он мастер спорта, ведущий инженер конструкторского бюро одного из заводов города Каменск-Уральский Свердловской области. Всех своих успехов он достиг, занимаясь спортом в городском клубе оборонного Общества. Вячеслав Чупин чемпион V Спартакиады по военно-техническим видам спорта в ипподромных мотогонках. В этом виде соревнований выступает и на VI летней Спартакиаде народов СССР.

Гогуа Дгебуадзе

Спортсмены Грузии успешно стартуют в различных автомобильных и мотоциклетных состязаниях. «Коронный» их вид — кольцевые автогонки. В разные годы победителями и призерами всесоюзных первенств становились Ш. Зардиашвили, И. Полторацкий, В. Глурджидзе, М. Логинов, Ш. Мамрикашвили, Г. Тваури, Р. Зукакишвили, Я. Вартпатриков, Т. Захаров, Б. Сухишвили, О. Герсеванишвили, К. Черкашин. В прошлом сезоне этот список пополнился новой фамилией — Дгебуадзе. Молодым гонщиком Гогуа не назовешь: за его плечами уже многолетний опыт выступлений на кольцевых трассах. Но бронзовая медаль, завоеванная в минувшем году, пока единственная награда. И кто знает, может быть, именно с его помощью «кольцевики» Грузии обменяют командное «серебро», добытое в финале V Спартакиады по техническим видам спорта, на «золото» в VI летней Спартакиаде народов СССР.

Валерий Гордеев

Дважды, в 1973 и 1974 годах, героями финала личного чемпионата СССР в мотогонках по гаревой дорожке становились участники с одинаковой фамилией. Высшую ступеньку на пьедестале почета занимал Владимир Гордеев, вторую — его младший брат Валерий. Оба они воспитанники спортивно-технического клуба ДОСААФ, живут и занимаются спидвеем в Балаково — городе, который дал нашему мотоспорту целую плеяду талантливых гонщиков. Валерию двадцать четыре года, он студент политехнического института, мастер спорта международного класса, член сборной команды страны. В 1972 и 1973 годах пробивался в число шестнадцати финалистов личного чемпионата мира. Имеет серебряную медаль за второе место в командном чемпионате мира.



Зента Решетника

Свыше десяти лет участвует в мотоциклетных соревнованиях мастер спорта Зента Решетника. Она выступает в кроссе, многодневке, но главное ее увлечение — шоссейно-кольцевые гонки. Отточенная техника езды, настойчивость в достижении высоких результатов не раз приносили ей заслуженный успех. В 1968 году на чемпионате страны Зента завоевала право подняться на высшую ступеньку пьедестала почета. Дважды она была серебряным призером и один раз бронзовым. Живет она в Риге, работает старшим инженером главного управления «Запрыба».

Второе призвание

Второй раз подряд президиум Федерации автомобильного спорта СССР вносит имя гонщика-«кольцевика» Юрия Теренецкого в список десяти лучших спортсменов года. Между тем не многие знают, что занимается Юрий «кольцом» всего лишь четыре сезона. За это время он дважды стал чемпионом страны, завоевал две серебряные и одну бронзовую медали. Чем же объяснить столь стремительный взлет к вершинам мастерства! С этого вопроса и началась беседа с мастером спорта СССР Юрием ТЕРЕНЕЦКИМ.

— Впервые я стартовал в шоссейно-кольцевых гонках четыре года назад. А знакомство мое с автомобилем состоялось намного раньше. Рос я в «автомобильной» семье. Отец работал водителем-испытателем еще на заводе АМО. Участвовал в одном из первых автомобильных пробегов по Средней Азии. Мама тоже работала на этом заводе. Перед войной отец окончил танковую школу и с первого до последнего дня отвоевал танкистом. Вернулся с орденами боевого Красного Знамени и Красной Звезды, со многими медалями.

Было мне тогда пять лет. Отец посчитал, что настало время приобщить меня к автомобилю. До педалей я тогда, конечно, не доставал. Но, сидя у отца на коленях, мог «крутить баранку». Юношеские права я получил в четырнадцать лет в кружке Дома пионеров. Ближе познакомился с двигателем года три спустя, когда целый сезон проработал мотористом на спасательной станции ДОСААФ.

— Юрий, после школы вы поступили в Московский авиационный институт, хотя, казалось бы, прямая дорога вам в автодорожный...

— Мой выбор не был случайным. Давайте вспомним, когда это происходило. 1959 год. Запущены первые в мире искусственные спутники Земли, ожидание первого полета человека в космос... Наверное, тогда авиационный институт был самым популярным у молодежи, самым модным что ли. Но дело, конечно, не только в этом. Я поступил на факультет двигателей летательных аппаратов. Как видите, и здесь меня прежде всего интересовал мотор.

МАИ замечателен тем, что здесь с первого курса студента приобщают к производству. По сей день помню, как туго приходилось. К половине восьмого спешил на завод, а потом, после трудового дня — на лекции. С благодарностью вспоминаю то время: ведь именно тогда начинался мой путь в спорт. Я освоил специальности токаря, сверловщика, слесаря. Считаю, что без всего этого не может быть хорошего спортсмена-автомобилиста. Да и просто в жизни такие знания, навыки необходимы. Когда умер отец, я перешел с дневного отделения института на вечернее. Стал работать здесь же, в институте — вел практические занятия со студентами.

— И все-таки кажется невероятным, что всего лишь за четыре года вам удалось, начав, что называется, с нуля, добиться званий призера и чемпиона на первенствах столь высокого ранга...

— Я начинал четыре года назад не с нуля. Сначала был мотокросс. Это в шестидесятом. Выступление на первенстве института и первая победа. Увлекся и гонялся целых шесть лет. Результаты? Призовые места на первенстве Москвы. В эти шесть лет я прошел хорошую школу. Именно в мотокроссе я впервые ощутил радость от управления машиной на высокой скорости. Кросс требует физической силы, он же и развивает эту силу. В школе я числился в слабеньких и даже был освобожден от физкультуры. Мотокросс «вылечил» меня.

— Итак, автогонкам предшествовал мотокросс?

— Не только. В конце шестидесятых годов я входил в состав сборной Москвы по спидвею. И это не случайный эпизод в моей спортивной биографии. Спидвей, если можно так выразиться, моя вторая любовь, и, пожалуй, более сильная, чем первая. В 1967 году тренер сборной Москвы Владимир Иванович Карнеев пригласил меня выступить в Элисте, где открывали новый трек. У меня сохранилась фотография той поры. Не могу без улыбки на нее смотреть. Я еще не был готов к тому, чтобы проходить поворот с заносом заднего колеса, с пробуксовкой. Ехал как на кроссе. Но уже через год с помощью моего большого друга Валентина Моисеева я вполне овладел этим приемом.

— Похоже, что вначале вы не отличались постоянством в спорте?

— Совсем нет. Прекрасно, когда с первых шагов попадаешь на ту единственную для тебя тропинку, которая выведет на широкую дорогу. Но не всегда просто бывает это сделать. И часто многое не зависит от спортсмена. Возможно, я бы не расстался с гаревыми гонками. Но ведь не секрет, что в Москве пока нет гаревого трека. Зато есть ледяные дорожки. Я и здесь попробовал свои силы. Одним словом, думаю, моя спортивная биография не пример для всех. Но уверен в одном — надо искать свое место в спорте, искать активно, пробовать себя в разных видах соревнований. А если уж нашел, почувствовал, что именно здесь твое место, отдай себя всего без остатка.

— Значит, шоссейно-кольцевые автогонки — ваш окончательный выбор?

— Пожалуй, шоссейно-кольцевые гонки это именно то, что я искал, к чему стремился. Недаром они считаются классическим видом автоспорта: в них наиболее ярко выражена основная его суть — скорость. Кольцевые гонки — это экзамен на мастерство по самому высокому счету. Ведь на каждом повороте, а их, как правило, немало на трассе, за какой-то десяток секунд гонщику приходится тормозить, переключать передачи, выжимать сцепление, прибавлять или сбрасывать «газ». И одновременно следить за соперниками, контролировать по приборам работу двигателя и делать все это безошибочно, молниеносно. И всегда живешь ожиданием — а что там, за поворотом? Борьба, победа! И то и другое всегда прекрасно.

— Юрий, вы инженер. Помогает ли увлечение автоспортом вашей работе?

— Здесь, я думаю, мне очень повезло. Инженером я работаю ровно столько времени, сколько занимаюсь «кольцом». А получилось все вот как. Я был тренером мотокоманды института, когда мы приобрели для секции несколько гоночных машин «Эстония—15». Очень заинтересовались ими. Решили подготовить к соревнованиям. Впервые я стартовал на скоростном кольце в Риге на трассе «Бикерниеки». Занял шестое место. Для начала, неплохо. Но самым приятным для меня итогом этой гонки было приглашение на автомобильный завод имени Ленинского комсомола. Я с радостью согласился и стал работать инженером-испытателем в отделе главного конструктора. Здесь я взглянул на спорт новыми глазами, увидел его с той стороны, о существовании которой раньше никогда не задумывался. Ведь для многих автогонки — это просто эффектное зрелище. И далеко не все знают, как много дают они для развития техники. Вряд ли испытательный полигон в состоянии соперничать со скоростной трассой по интенсивности нагрузок, которые выдерживают здесь все узлы и механизмы автомобиля. И часто, пройдя экзамен на гоночной машине, технические новинки «вживляются» в конструкцию серийного автомобиля. Так было с дисковыми тормозами, раздельным их приводом, двухвальным распределительным механизмом и так будет, уверен, с еще многими усовершенствованиями. И мне повезло именно в том смысле, что на заводе я занимаюсь в основном совершенствованием конструкции автомобильного двигателя, а в спорте — проверяю замыслы нашего коллектива. И, конечно, большое счастье работать на АЗЛК, славном своими замечательными трудовыми и спортивными традициями.

— Последний вопрос. Чем знаменателен для вас нынешний сезон, чего вы ждете от него?

— Финальные старты VI Спартакиады народов СССР. Это грандиозное спортивное событие. Как автомобилист я буду впервые стартовать в подобных состязаниях. Конечно, я всегда помню об олимпийском принципе: главное — не победить, а участвовать. И признаю его мудрость. Но все же... Очень хочется стать чемпионом Спартакиады.

Вела беседу С. СМИРНОВА



Ю. Теренецкий на рижском «кольце».

Фото Э. Пярнаметса

Марафон начался со спринта

Советские гонщики на ралли «Волан»

Не знаю, заметили ли вы одну любопытную деталь: как правило, моторные виды соревнований безымянны — просто мотокросс, гаревые или кольцевые гонки, многоборье. Кроме ралли. Их организаторы, похоже, тоже соревнуются — в придумывании звучных, а порой и поэтичных названий: «Белые ночи», «Зори Кубани», «Полуночное солнце», «1000 озер»... В этом литературно-спортивном списке появилось новое имя — «Волан». Конечно, оно ни в коей мере не связано с инвентарем для игры в бадминтон. Слово это по-венгерски означает руль и образует название автотранспортного треста в ВНР. Он и был шефом международных авторалли «Волан», которые в нынешнем сезоне являлись первым этапом розыгрыша Кубка дружбы социалистических стран. Мне представилась возможность побывать на этих соревнованиях, познакомиться с их особенностями и одновременно увидеть, что нового произошло в подготовке наших соперников.

На целую неделю площадка возле отеля «Раба» превратилась в самое людное и популярное место для жителей Дьера, небольшого уютного города, утопающего в зелени. С самого раннего утра и до поздней ночи болельщики совершали самодеятельные экскурсии вдоль стоявших здесь разноцветных спортивных машин, прислушивались к разноязыкой речи участников ралли. Каждый из нас, проснувшись, тут же спешил к окну: не терпелось узнать, кто еще и на каких автомобилях прибыл за прошедшую ночь на сборный предстартовый пункт.

Вслед за нами приехала команда Болгарии. Ее гонщики давние наши друзья — И. Чубриков, С. Колев, В. Илиев, Н. Камбуров, М. Велев. Всего шесть экипажей, и пять из них привезли специальные раллийные «Рено-гордини», «Рено-альпин» и «Порше». Еще одно утро — и на площадке появились «шкоды-110-ралли» и «шкоды-120С» — легкие быстроходные машины чехословацкой сборной. К ним в дополнение придан еще «Рено-альпин». А вот наконец и польская дружина — А. Ярошевич, М. Ставовяк, Б. Крупа, хорошо знакомые нам по прежним встречам. У них девять «ФИАТ-125П» и по одному итальянскому и французскому автомобилю — «ФИАТ-абарт» и «Рено-гордини». Не остались в долгу хозяева соревнований: два самых сильных экипажа также стартуют на французских машинах.

Еще не вступая в борьбу и руководствуясь лишь наблюдением над этой выставкой спортивной техники с высоты гостиничного номера, можно было сделать вывод, что наши соперники начинают сезон во всеоружии. Даже команды Польши и Чехословакии, имеющие в своем распоряжении отличные отечественные автомобили раллийного варианта, сочли необходимым выставить и импортные, по сути дела уникальные машины. Расчет тут двойной: те же «гордини» и «абарты», обладая малым весом, хорошей устойчивостью и огромной мощностью (от 140 до 200 л. с.), должны обеспечить их водителям самые высокие места в личном абсолютном зачете и заодно принести в командную копилку солидную сумму очков.

Нет ничего удивительного, что на этом фоне советской сборной не отводилась роль лидера в предстоящих соревнованиях. Ведь наши гонщики вновь выступали на улучшенных, но все же серийных машинах. Хотя то уже была не прошлогодняя команда. В зимние и весенние месяцы Федерации автомобильного спорта СССР удалось решить многие организационные вопросы, связанные с обеспечением сборного коллектива. Появились отличные переговорные устройства, усилена сервисная служба. Коренным образом изменился и подход к выступлению в Кубке дружбы. Если раньше на каждом этапе стартовала совершенно новая команда, то теперь под знамена сборной были собраны почти самые лучшие силы и техника, выпускаемая тремя нашими заводами — волжским, АЗЛК и ижевским. И что особенно важно, трем экипажам предоставили возможность участвовать во всех семи этапах — без этого нечего и думать об успехе в суммарном личном зачете. Вот они: С. Брундза — А. Брум («Москвич — 412 ИЖ»), А. Козырчиков — Г. Козырчикова (ВАЗ—2103), Я. Агишев — М. Титов («Москвич—412»). Кроме них в ралли «Волан» стартовали еще два экипажа на автомобилях АЗЛК: А. Григорьев — С. Семенов, В. Спрукт — В. Иевлев. Сервисную службу осуществляли Л. Евсиков и А. Кузичкин (АЗЛК), В. Бородин и С. Штин (ИЖ), В. Ципулев и А. Величко (ВАЗ). В роли тренера сборной дебютировал заслуженный мастер спорта В. Щавелев.

Ночью площадка перед отелем «Раба» пустела. Дело в том, что организаторы разрешили участникам тренироваться на скоростных участках только с 20 до 5 часов и лишь трижды. И с первого же такого ночного выезда наши гонщики вернулись угрюмыми. Надежды на то, что сложная трасса, обилие гравийных и грунтовых дорог уравняют шансы «москвичей» и «жигулей» с привыкшими к асфальтовому и бетонному комфорту «рено» и «ФИАТами», не оправдались. Все 1100 километров ралли «Волан» проходили в основном по отличным асфальтовым дорогам. Скоростных участков было 12, и их общая протяженность составляла всего 101 километр. И тут в основном асфальт, нередко прямые вытягивались на 2 километра — раздолье для скоростных машин. И только четыре участка были в нашем понимании настоящими раллийными, способными испытать не только ходовые качества автомобиля и мощь его двигателя, но и надежность, мастерство водителя. В довершение ко всем предстартовым заботам у нашей команды появилась еще одна — заболел Брундза. Свое участие в ралли мог определить только он сам. И Стасис все же сел за руль.

Несмотря на грозовой дождь, два часа поливавший улицы Дьера, тысячи его жителей пришли на старт проводить участников ралли. В путь отправилось 83 экипажа из Болгарии, Венгрии, ГДР, Польши, Советского Союза, Чехословакии. В личном зачете стартовали также гонщики ФРГ. Самым массовым — 24 экипажа оказался 6-й класс (до 1600 см³), в котором выступали все наши гонщики.

Первое, малое кольцо, закончившееся заходом в Дьер, не прояснило расстановку команд. Самые интересные, драматические события развернулись глубокой ночью, когда участники взяли курс на юг — к побережью озера Балатон. В город Папа, примерно в 50 километрах от Дьера, на очередной пункт КВ вездесущие «технички» привезли первую новость: появились неполадки в двигателе «ФИАТ-абарта», за рулем которого сидел один из претендентов на победу в абсолютном зачете поляк А. Ярошевич. Вслед за первыми экипажами сюда, в Папу, с большим запасом времени примчался Брундза. И ему тоже требовалась помощь — вот-вот выйдет из строя коробка передач. А запасная коробка находилась у наших механиков в Дьере, и после короткого совещания пришли к единственному решению: Стасис должен не только доехать до КВ возле Балатона, но и прибыть туда как минимум с тридцатиминутным опережением графика, необходимым для ремонта, а Щавелев помчится за коробкой и доставит ее на Балатон. Особенно трудная задача стояла перед Щавелевым: на серийном «Москвиче» ему предстояло преодолеть на максимальной скорости в общей сложности около 250 километров ночных дорог, руководствуясь только картой, а на некоторых участках — легендой трассы. Он успел — прибыл на место встречи в тот момент, когда механики клали автомобиль Брундзы на бок. Смена коробки заняла всего около 25 минут.

А с трассы поступали новые вести. На скоростном участке перевернулся польский экипаж — соревнование для него закончено. Здесь же неудача постигла нашего В. Спрукта — разлетелся распределительный вал. Чуть позже еще одна неприятность: Козырчиков, имевший все основания занять высокое место, из-за неисправности дросселя «газа» вылетел с трассы. Правда, супруги продолжали гонку, но только в интересах команды, как подстраховывающий экипаж. Зато три остальные наши пары шли отлично. На некоторых скоростных участках Брундза и Брум показывали даже более быстрые секунды, чем соперники, выступавшие на «Рено» и «Порше».

Стасис со своим штурманом стали лидерами в классе. А вот команде Польши совсем не повезло: сошли еще два автомобиля, и стало ясно, что зачета она не получит.

И снова узкие улицы Дьера заполнены тысячами зрителей. Сквозь тесный людской коридор автомобили пробираются к финишу. Его достигло 60 экипажей, в том числе четыре советских. Самый большой успех выпал на долю чехословацкой сборной: все ее зачетные гонщики заняли места в первой десятке, обеспечив общую, командную победу. Наши — третьи; места в личном зачете тоже достойные.

Итак, «Волан» открыл розыгрыш Кубка дружбы социалистических стран. Здесь, в Венгрии, участники вновь встретили «спринтерский» вариант ралли. Основной его признак — максимальное облегчение дорожных испытаний. К примеру, А. Ярошевич неоднократно вынужден был прибегать к технической помощи, подолгу задерживался возле сервисных машин и все же прошел дистанцию «по нулям». В таком варианте ралли ключи к победе гонщики ищут на скоростных участках. Борьба здесь идет буквально за десятые доли секунды. И в лучшем положении оказывается тот, кто имеет хорошо отлаженную сервисную службу. Сейчас в среднем на каждую «боевую» машину приходится по одной «техничке» и двум механикам. Они располагают набором шин с разным рисунком протектора. В зависимости от характера предстоящего скоростного участка, его дорожного покрытия колеса каждый раз заменяются. Так получается ощутимый «привес» к скорости. К сожалению, в этом компоненте ралли наша команда явно уступала соперникам; выбора шин у механиков практически не было. Более того, большая часть советских автомобилей преодолела трассу «Волана» на покрышках с зимним рисунком протектора.

И еще одно соображение. Разный подход к ралли, к целям, которые ставят перед собой в этих соревнованиях автомобильные заводы, привел к тому, что оснащение команд техникой стало явно неравноценным. Слегка улучшенному серийному автомобилю, конечно же, не под силу соревноваться со специальной раллийной машиной типа «Рено». Вероятно, было бы правильно, если в розыгрыше Кубка дружбы можно было выступать на машинах производства только социалистических стран. Предложение это пока трудно реализуемое, поскольку некоторые этапы Кубка совмещаются с зачетом чемпионата Европы. Но о нем стоит думать, иначе интерес к соревнованиям неизбежно будет падать.

Б. ЛОГИНОВ,
руководитель советской спортивной делегации

Дьер — Будапешт — Москва

Результаты соревнований

Командный зачет: 1. ЧССР — 11 785 очков; 2. НРБ — 12 154; 3. СССР — 12 231; 4. ВНР — 12 285; 5. ГДР — 14 058. **Личный зачет (абсолютный):** 1. А. Ферьянц — Ф. Ирицфальвч (1-е место в классе машин) — ВНР, «Рено-альпин»; 2. В. Губачек — С. Минарик (2) — ЧССР, «Рено-альпин»; 3. Б. Крупа — П. Мыстковский (3) — ПНР, «Рено-гордини»; 4. И. Чубриков — П. Церовский (4) — НРБ, «Рено-альпин»; 5. С. Брундза — А. Брум (1) — СССР, «Москвич—412 ИЖ»; 6. Р. Новицкий — В. Шрамм (2) — ПНР, «ФИАТ-1600П»... 12. Я. Агишев — М. Титов (4) — СССР, «Москвич—412»... 15. А. Григорьев — С. Семенов (6) — СССР, «Москвич—412».



АВТОГОНКИ

Очередной, шестой этап чемпионата мира по кольцевым автогонкам проходил на трассе «Цольдер» в Бельгии. Он принес вторую подряд (после этапа в Монако) победу Н. Лауде, заводскому гонщику «Феррари», который выступал на новой модели «312Т». Она оснащена 12-цилиндровым (3000 см³, 495 л. с. при 12 200 об/мин) двигателем, несущим кузовом клиновидной формы, пятиступенчатой коробкой передач. Последняя находится не позади главной передачи, как принято на гоночных автомобилях, а перед ней, и валы трансмиссии размещены не вдоль, а поперек продольной оси машины. База «Феррари-312Т» равна 2510 мм, а колея — 1510 мм спереди и 1530 мм сзади. Машина снабжена широкопрофильными шинами размером 9,20—13 спереди и 16,20—13 сзади. Их наружный диаметр составляет соответственно 508 и 690 мм.

Прошлогодний чемпион мира бразилец Э. Фиттипальди финишировал лишь седьмым, а его брат, В. Фиттипальди на новом бразильском автомобиле «Копершукар» занял 12-е место.

VI этап (Бельгия): 1. Н. Лауда (Австрия), «Феррари-312Т»; 2. И. Шехтер (ЮАР), «Тайрелл-007»; 3. К. Рейтеманн (Аргентина), «Брэбхэм-БТ-44Б»; 4 П. Депэлле (Франция), «Тайрелл-007»; 5. К. Регаццони (Швейцария), «Феррари-312Т»; 6. Т. Прайс (Англия), «УОП-Шэдоу-ДН5».

Сумма очков после шести этапов: Лауда — 23, Фиттипальди — 21, Паче — 16, Рейтеманн — 15,5, Шехтер — 15, Депэлле — 11.

МОТОКРОСС

Два очередных этапа чемпионата мира в классе **500 см³** не внесли существенных изменений в ход розыгрыша. На этапе в Кишиневе В. Кавинов добился пока лучшего результата среди наших гонщиков — пятое место.

III этап (Финляндия). 1-й заезд: 1. Р. де Костер (Бельгия), «Сузуки»; 2. Х. Миккола (Финляндия), «Хускварна»; 3. А. Юнссон (Швеция), «Ямаха»; 4. Б. Лэккей (США), «Хускварна»; 5. Я. ван Вельтховен (Бельгия), «Ямаха»; 6. Ф. Сигманс (Голландия), «Майко»... 9. А. Бочков (СССР), ЧЗ. **2-й заезд:** 1. де Костер; 2. Миккола; 3. Юнссон; 4. ван Вельтховен; 5. А. Кринг (Швеция), «Хускварна»; 6. Лэккей... 9. Бочков.

IV этап (СССР). 1-й заезд: 1. Юнссон; 2. де Костер; 3. Миккола; 4. Лэккей; 5. А. Новичек (ЧССР), ЧЗ; 6. Бочков... 8. В. Кавинов (СССР), ЧЗ. **2-й заезд:** 1. де Костер; 2. Юнссон; 3. Миккола; 4. Г. Вольсинк (Голландия), «Сузуки»; 5. Кавинов; 6. ван Вельтховен.

Сумма очков после четырех этапов: Миккола — 96, де Костер — 84, Юнссон — 75, Вольсинк — 44, Лэккей — 39, ван Вельтховен — 38... Бочков — 10 (двенадцатое место).

* * *

В Швеции, на втором этапе первенства Европы на машинах класса **750 см³ с коляской** укрепила свое положение в розыгрыше голландская пара Т. ван Хейгтен — Д. Штеенбергтен.

Результаты соревнований. 1-й заезд: 1. Т. ван Хейгтен — Д. Штеенбергтен, «Ямаха-ТВХ»; 2. Н. Томпсон — Д. Бивис (Англия), «Нортон-Уосп»; 3. Б. Шнайдер — В. Финк (Австрия), «Нортон»... 7. Н. Иванютин — О. Харин (СССР), «Урал». **2-й заезд:** 1. А. Фолколтен — Х. Мидделькооп (Голландия), «Нортон»; 2. Шнайдер — Финк; 3. ван Хейгтен — Штеенбергтен.

Сумма очков после двух этапов: ван Хейгтен — Штеенбергтен — 55, Шнайдер — Финк — 28, Грогг — Грабер — 22... Иванютин — Харин — 16 (седьмое место).

* * *

В нынешнем году впервые разыгрывается чемпионат мира в классе **125 см³**. Он включает 12 этапов. После шести этапов лидирует бельгиец Г. Райе («Сузуки»), на втором месте идет его земляк Ж. де Роовер («Цюндапп»).

Чехословацкие спортсмены А. Баборовский и И. Хуравый по сумме очков после шести этапов занимают соответственно третье и шестое места. Они выступают на машинах ЧЗ новой модели «511», существенно отличающейся от прежней (ЧЗ-984). Новый мотоцикл оснащен двигателем (123,5 см³), развивающим мощность 26,5 л. с. при 9200 об/мин, шестиступенчатой коробкой передач, дуплексной рамой и гидропневматической подвеской передних и задних колес. Вес машины — 78 кг.

РАЛЛИ

Первенство мира по ралли среди автомобильных марок в 1975 году включает 12 этапов: в Монако, Швеции, Восточной Африке, Португалии, Греции, Марокко, Финляндии, Италии, Канаде, США, Франции, Англии. Эти соревнования проходят под знаком острейшей борьбы конкурирующих автомобильных фирм.

Для участия в ралли освоен серийный (не массовый) выпуск специальных моделей, предназначенных в первую очередь для таких соревнований и отвечающих техническим требованиям ФИА для группы 4.

Наиболее интересной среди них является итальянская машина «Лянча-стратос-ХФ» с шестицилиндровым двигателем (2500 см³, 240—290 л. с.), расположенным сзади. У нее двухместный кузов, и весит она 880 кг. На первых трех этапах экипажи, выступавшие за рулем «Лянча-стратос-ХФ», завоевали два первых (в том числе на ралли «Монте-Карло»), одно второе и одно третье места, что дало специалистам повод назвать чемпионат мира по ралли «Стратосферой» — сферой господства машин «Стратос».

II этап. Ралли «Швеция» (2200 км, 61 экипаж на старте и 32 на финише): 1. Б. Вальдегаард — Г. Торзелиус (Швеция), «Лянча-стратос-ХФ»; 2. С. Бломквист — Н. Сильван (Швеция), СААБ-96 (1699 см³, 185 л. с.); 3. С. Лампинен (Финляндия) — А. Андреассон (Швеция), «Лянча-бета-купе» (1756 см³, 200 л. с.).

III этап. Ралли «Сафари» (5950 км, 59 экипажей на старте, 14 на финише): 1. О. Андерссон — А. Гертц (Швеция), «Пежо-504-инжексьон» (1971 см³, 170 л. с.); 2. С. Мунари (Италия) — Л. Дрьюс (Кения), «Лянча-стратос-ХФ»; 3. Вальдегаард—Торзелиус.

Сумма очков после трех этапов (в чемпионате мира идет не личный зачет гонщиков, а зачет марок автомобилей): 1. «Лянча» — 55; 2. ФИАТ — 23; 3. «Пежо» — 20; 4. СААБ — 15; 5. «Мицубиси» — 10; 6. «Рено-альпин» — 8.

РАЛЛИКРОСС

Этот новый вид соревнований культивируется в Европе сравнительно недавно, но в минувшем году уже был разыгран первый чемпионат. Название раскрывает основную идею соревнований: кросс на раллистских автомобилях.

Для раллисросса выбирают кольцевую трассу длиной около полутора километров. Значительная ее часть проходит по песку, грязи, грунтовой дороге, и только около трети может приходиться на асфальтированные участки. Соревнования состоят из серии заездов, в которых стартуют по четыре спортсмена, причем каждый обязательно встречается с каждым. Победитель определяется по наибольшей сумме очков.

Участники (в большинстве это раллисты) выступают на легковых автомобилях, в конструкцию которых внесены значительные переделки: к примеру, это ДАФ-66 с мотором «Форд» (1800 см³) и приводом на все колеса или «Фольксваген» с двигателем «Порше».

Такой «Фольксваген» модели «1302С» оснащен четырехцилиндровым мотором (1971 см³, 100 л. с. при 5000 об/мин). Машина весит 930 кг и имеет высокие динамические качества: разгон с места до 80 км/час — за 7 секунд и до 100 км/час — за 10,4 секунды, максимальная скорость — 165 км/час.

Чемпионат Европы 1974 года состоял из семи этапов и принес следующие результаты: 1. Ф. Вурц (ФРГ), «Фольксваген-1302С»; 2. Б. Вальдегаард (Швеция), «Порше-911»; 3. С. Бломквист (Швеция), «Форд-эскорт».

Ремонтируем двигатель

Что нужно для безотказной работы мотоцикла? Прежде всего хорошо действующий двигатель. Это наиболее сложный агрегат, и неудивительно поэтому, что при его ремонте возникает большая часть вопросов, с которыми обращаются в редакцию владельцы тяжелых мотоциклов. О двигателях «Днепр» (МТ—8 и МТ—9) рассказывалось в июльском номере журнала за 1972 год, а сегодня мы публикуем материал для тех, кто собирается ремонтировать мотор мотоциклов «Урал» М—62, М—63, М—66, М—67.

Методика определения и устранения неисправностей, изложенная здесь, пригодна для всех мотоциклетных двигателей, ей могут воспользоваться владельцы минских, ковровских, ижевских и других мотоциклов.

Необходимость в ремонте возникает обычно, когда ухудшается работа двигателя на разных режимах, увеличивается расход масла (более 0,3 л на 100 км) и бензина (более 7 л на 100 км), падает максимальная скорость (ниже 85 км/час), появляются посторонние, ранее не замечавшиеся шумы и перегрев.

Наибольшую трудность представляет определение состояния двигателя по шумам и стукам, причину которых в большинстве случаев может определить механик ремонтной мастерской. Лишь когда эти стуки ярко выражены из-за существенного износа сопряженных деталей, поставить диагноз под силу более или менее опытному водителю, для чего ему надо руководствоваться определенной методикой.

Двигатель прослушивают при помощи стетоскопа (роль его может выполнять деревянная палочка или отвертка), один конец которого прикладывают к уху, а другой — к разным частям двигателя.

Чрезмерный **зазор в соединении поршневого пальца с верхней головкой шатуна** проявляется резким четким металлическим стуком в области цилиндра на прогретом двигателе, работающем под нагрузкой, когда резко увеличивают число оборотов коленчатого вала. Если стук исчезает при установке более позднего зажигания, мотоцикл можно эксплуатировать с такой регулировкой. В противном случае необходимо очистить головку цилиндра от нагара и определить фактический зазор между пальцем и отверстием в головке шатуна, который не должен превышать 0,03 мм. Износ пальца и втулки допускается до 0,015 мм от предельных размеров, приведенных в табл. 1 для соответствующих цветовых индексов.

Непригодную втулку заменяют новой (ее номер 720123А по каталогу), сверлят в ней отверстия диаметром 3 мм по отверстиям в шатуне, зачеканивают пазы, как это было сделано на старой втулке, а затем обрабатывают внутреннее отверстие разверткой до диаметра 20,993—21,005 мм. В зависимости от фактически полученного размера подбирают палец (согласно той же табл. 1). Когда его цветовая маркировка не совпадает с маркировкой старого пальца, приходится ставить новый поршень соответствующего размера. Допустимо использовать старый поршень, если размер нового пальца отличается на одну группу в сторону увеличения (белый вместо красного, зеленый вместо белого, черный вместо зеленого).

Примерно при тех же условиях и так же, как и предыдущий дефект, проявляется **зазор между пальцем и бобышкой поршня**. Однако стук в этом случае более глухой и прослушивается на сильно нагретом двигателе. Допустимый вследствие износа зазор в этом соединении — 0,01 мм. Новые палец и поршень следует комплектовать из одной группы (см. табл. 1), и только в крайнем случае — из смежных.

Зазор между поршнем и цилиндром дает знать о себе «сухим» металлическим стуком на холодном двигателе при холостых оборотах коленчатого вала, усиливающимся при их измене-

Таблица 1

Цветовой индекс	Диаметр пальца, мм	Диаметр отверстий в верхней головке шатуна, мм	Диаметр отверстий в бобышках поршня, мм
Красный	20,998—20,995	21,005—21,002	20,991—20,988
Белый	20,995—20,992	21,002—20,999	20,988—20,985
Зеленый	20,992—20,989	20,999—20,996	20,985—20,982
Черный	20,989—20,986	20,996—20,993	20,982—20,979

Таблица 2

Размер цилиндра и поршня	Размерный индекс группы	Диаметр цилиндра, мм	Диаметр поршня, мм	Номер поршня по каталогу
Нормальный	1	78,00—78,01	77,91—77,92	6201237
	2	78,01—78,02	77,92—77,93	
	3	78,02—78,03	77,93—77,94	
1-й ремонтный	1	78,20—78,21	78,11—78,12	6201237—Р1
	2	78,21—78,22	78,12—78,13	
	3	78,22—78,23	78,13—78,14	
2-й ремонтный	1	78,50—78,51	78,41—78,42	6201237—Р2
	2	78,51—78,52	78,42—78,43	
	3	78,52—78,53	78,43—78,44	
3-й ремонтный	1	79,00—79,01	78,91—78,92	6201237—Р3
	2	79,01—79,02	78,92—78,93	
	3	79,02—79,03	78,93—78,94	

Размерный индекс группы выбит на фланце цилиндра и на днище поршня.

О равномерной работе цилиндров

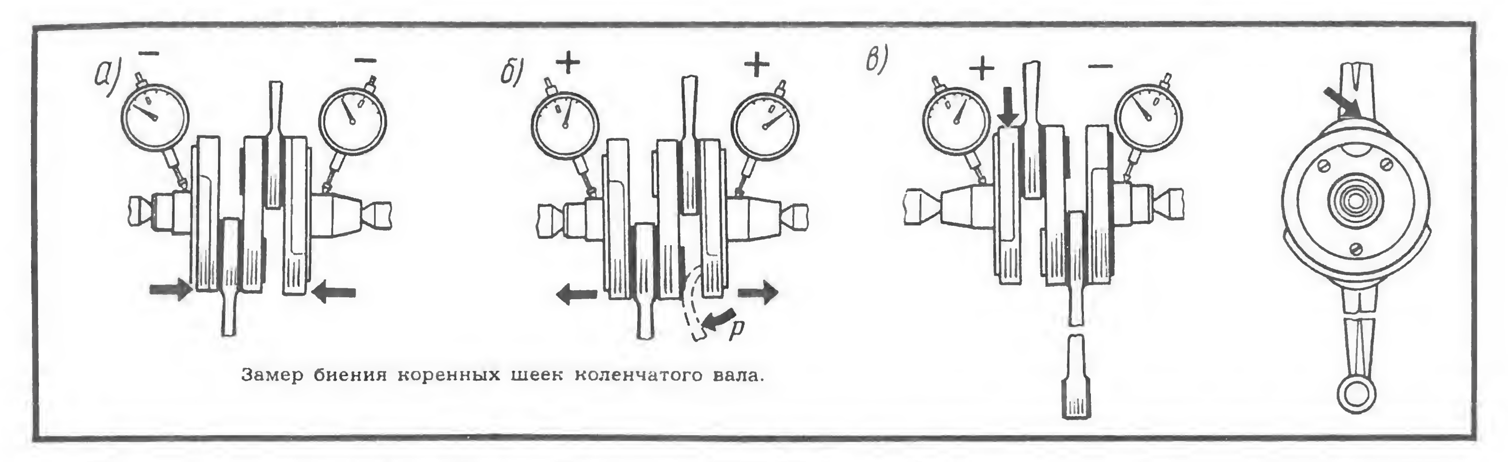
Многие владельцы мотоциклов с двухцилиндровым двухтактным двигателем, каким являются «ИЖ—Юпитер» и ЯВА-350, просят рассказать, отчего зависит «синхронность» работы цилиндров и как ее добиться.

Предоставляем слово инженеру Э. В. КОНОПУ.

О равномерности работы цилиндров обычно судят, сопоставляя характер выхлопа и состояние свеч в них. Если из одного глушителя газы выходят более частыми и четкими порциями, чем из другого, — значит в первом из них рабочий процесс протекает более равномерно. Как правило, свеча в нем оказывается сухой, а в отстающем цилиндре — замасленной или покрытой копотью.

Такая картина в большей или меньшей степени характерна для всех двухцилиндровых двигателей с одним карбюратором. В чем здесь дело? Известно, что работа двигателя (каждого его цилиндра) зависит от состава смеси и искры, воспламеняющей ее. Приготовление смеси начинается в карбюраторе, продолжается во впускном тракте и кривошипной камере, а заканчивается в цилиндре к моменту воспламенения. Таким образом, качество смеси зависит в основном от герметичности пути, по которому она проходит, и от количества ее, которое находится в цилиндре.

Из-за негерметичности, возникающей вследствие неплотного соединения деталей (повреждены прокладки под цилиндром, головкой, патрубком карбюратора), в смесь попадает обедняющий ее посторонний воздух. Количество же смеси зависит от проходного сечения канала и от того, насколько отработавшие газы освобождают цилиндр. Несовпадение контуров окон в прокладках, цилиндре и картере, наличие нагара в системе выпуска,



Замер биения коренных шеек коленчатого вала.

нии. По мере прогрева двигателя стук становится глуше, и, если он потом исчезает, значит зазор допустимый (до 0,2 мм).

Фактический зазор определяют измерением диаметра поршня (на расстоянии 5 мм от нижней кромки) и диаметра цилиндра. Обычно, если поршень еще ни разу не меняли, а цилиндр не имеет заметного износа, бывает достаточно подобрать новый поршень нормального размера согласно табл. 2, чтобы получить требуемый зазор. При этом надо учитывать, что по весу новый поршень не должен отличаться от установленного в другом цилиндре более чем на 4 г. Если таким способом восстановить нормальный зазор не удается из-за чрезмерного износа цилиндра (более 0,15 мм), следует расточить его до ближайшего размера и подобрать новый поршень, руководствуясь табл. 2. Эллипсность и конусность при этом не должны превышать 0,015 мм, а неперпендикулярность оси относительно фланца — 0,06 мм на длине 100 мм.

Износ поршневых колец вызывает уменьшение компрессии в цилиндре, прогрессирующий износ его стенок и увеличенный расход масла. Из-за этого падает мощность двигателя и интенсивно отлагается нагар в камере сгорания, на головке поршня и в его канавках.

При самых тяжелых условиях эксплуатации нормальная работоспособность колец обычно превышает 8000 километров пробега. Если при осмотре колец обнаружены большие не приработавшиеся к цилиндру участки, трещины или сколы, а также потеря упругости — их следует заменить.

Износ кольца выражается увеличением зазора в его замке. Максимально допустимым принято считать зазор 1,2 мм. У новых колец (компрессионных и маслосъемных), установленных в цилиндр, он должен быть в пределах от 0,25 до 0,45 мм.

В случае, когда требуется заменить только верхние компрессионные кольца, лучше на их место ставить нехромированные кольца, так как хромированные, обладая повышенной твердостью поверхности, дольше прирабатываются.

Во всех случаях после пробега 15 000 километров, если снят цилиндр, рекомендуется заменять кольца новыми нормального размера или увеличенного на 0,25 мм, подпилив концы до зазора в замке 0,25—0,45 мм.

Зазор в соединении нижней головки шатуна с пальцем кривошипа коленчатого вала проявляется глухим стуком среднего тона в средней части картера двигателя при холостых оборотах; он становится более отчетливым, когда мотоцикл тормозят двигателем после сбрасывания «газа». Этот зазор измеряют по перемещению нижней головки шатуна (вдоль по его оси) относительно пальца, которое должно быть не более 0,1 мм.

При износе коренных подшипников на прогретом двигателе в момент резкого увеличения «газа» в зоне расположения подшипников слышен глухой стук низкого тона. Люфт вала в подшипниках не должен превышать 0,1 мм.

Кроме этого, пригодность коленчатого вала для дальнейшей эксплуатации оценивают по величине осевого люфта шатунов между щеками кривошипа и по биению коренных шеек (цапф). Допустимыми считают люфт в пределах от 0,5 до 0,34 мм и биение до 0,03 мм.

Чрезмерное биение коренных шеек является главной причиной преждевременного износа коренных подшипников. **При чрезмерных люфтах шатуна** коленчатый вал требует ремонта — замены (после разборки) непригодных деталей. Эта работа связана с применением пресса, приспособлений и точного мерительного инструмента, а потому доступна лишь специальным мастерским.

Биение коренных шеек можно измерить и при необходимости устранить, пользуясь центрами токарного станка и двумя индикаторами с ценой деления 0,01 мм, как показано на рисунке. Если стрелки обоих приборов показывают отклонение в одном направлении (то есть в сторону плюса или минуса), значит, коренные шейки находятся в одной плоскости, но их общая ось изломлена (см. рисунок, «а» и «б»). Для выпрямления ее края щек сближают («а») или раздвигают («б»). Если индикаторы показывают смещение шеек в разные стороны (см. рисунок, «в»), отмечают самое высокое положение шейки и, закрепив вал в тисках, ударяют молотком по щеке в этом месте.

В заключение обратим внимание на то, что каждая разборка и сборка двигателя приводит к смещению приработавшихся деталей, а это вызывает их более интенсивный, чем прежде, износ. Стало быть, приступать к ремонту следует лишь в тех случаях, когда это действительно необходимо, то есть после точного определения причины неисправности.

П. КОТОВ,
инженер

износ цилиндра, поршня, колец уменьшают порцию свежей смеси в цилиндре.

В условиях серийного производства изготовить двигатель с совершенно одинаковыми деталями в обоих цилиндрах невозможно. В некоторых агрегатах сочетание размеров может дать идеальную картину, в других, наоборот, самую худшую. Основная же масса двигателей в этом отношении представляет собой нечто среднее с тем или иным отклонением в ту или другую сторону. Заводы учитывают это и в технических условиях, в инструкциях указывают параметры для «худших» двигателей. Поэтому в подавляющем большинстве случаев мощность и скорость машин выше объявленных. Наиболее заметна неравномерность работы цилиндров на холостых оборотах, когда рабочая смесь вообще более богата. В одном из цилиндров она нередко оказывается настолько переобогащена, что возникают перебои, и свеча быстро замасливается.

При повышении оборотов и нагрузки двигателя карбюратор работает в более благоприятном режиме, так как увеличившаяся скорость потока способствует улучшению образования смеси и ее состав в цилиндрах становится более равномерным. Поэтому у исправных, правильно отрегулированных мотоциклов с ростом числа оборотов коленчатого вала работа цилиндров выравнивается и уже на средних режимах становится практически одинаковой. Это можно проверить, измеряя тахометром частоту вращения коленчатого вала при поочередно работающих цилиндрах.

У мотоциклов «ИЖ—Юпитер» между впускным патрубком и карбюратором стоит специальная фигурная шайба, поворотом которой в ту или другую сторону можно обеспечить более равномерную работу цилиндров на холостом ходу. У мотоциклов ЯВА, как показывает опыт, также можно в некоторой мере выровнять состав смеси по цилиндрам, подложив под фланец карбюратора прокладку, вырезанную из тонкого картона. Чтобы подобрать наиболее подходящую форму прокладки, вырезают несколько штук с разным смещением отверстий и поочередно их опробуют.

Подобные методы выравнивания состава смеси в цилиндрах, однако, несколько снижают мощность двигателя, так как любая прокладка, выступающая внутрь канала, создает дополнительные завихрения и уменьшает «живое» сечение канала. По этой причине опытные мотоциклисты нередко корректируют состав смеси поворотом самого карбюратора вокруг его продольной оси, то есть наклоняя влево или вправо. Для этого, например, немного распиливают отверстия в его присоединительном фланце или, наоборот, опиливают в соответствующих местах шпильки (на ЯВАХ) и применяют болты меньшего диаметра (на ИЖах).

ДОВЕРИЕ

Даже очень молодым людям нетрудно вспомнить время, когда никакого автотехобслуживания в стране по существу не было. Технические станции функционировали в основном в крупных городах, но и там их можно было пересчитать по пальцам. Автолюбитель приезжал туда лишь по самой крайней нужде или по очень солидному знакомству. Обходились кто как мог, чаще всего с помощью малознакомого «дяди Васи». Шесть лет назад появились специализированные организации автотехобслуживания в республиках, особый главк был создан в системе Министерства автомобильной промышленности, развернул сеть своих станций и центров Волжский автозавод. Кривая показателей молодой отрасли обслуживания резко скакнула вверх.

Только за последние четыре года суммарное количество постов — рабочих мест на станциях обслуживания — увеличилось в 2,6 раза, основные фонды станций — в 5,5 раза, число рабочих — втрое, а объем услуг возрос в 6,2 раза. Внушительные цифры! Да что цифры — большинство владельцев автомобилей сами почувствовали, насколько проще стало отремонтировать машину на станции, как много появилось нового и точного оборудования, облегчившего труд слесарей и механиков, повысившего качество ремонта.

Возможно, впрочем, что автолюбители молодые, только-только севшие за руль собственного «Москвича» или «Запорожца», такого существенного сдвига не заметили — не было у них соответствующей «психологической подготовки». Винить их в этом не приходится: сдвиги сдвигами, а они уплатили за автомобиль весьма приличную сумму и вправе рассчитывать на столь же приличную постановку его технического обслуживания.

Увы, судя по всему, в ближайшее время подобные расчеты могут оказаться безосновательными. Число станций растет, сеть автосервиса расширяется прямо на глазах, а вот степень удовлетворения потребности в этом виде услуг год от года... снижается. Да, да, снижается! В позапрошлом году научно обоснованная потребность в обслуживании автомобилей личного пользования удовлетворялась на 44 процента, в прошлом — на 42, а в нынешнем — всего на 40 процентов. Иными словами, из ста автомобилей на станцию могут попасть только сорок. Вот такой печальный парадокс. Объяснить его просто: выпуск автомобилей для продажи населению растет куда более высокими темпами, чем система автосервиса.

В деятельности системы есть и еще один парадокс. Его истоки не так очевидны, но разобраться в них чрезвычайно важно. О чем идет речь?

Станций мало, владельцев машин много. Казалось бы, в этих условиях СТО должны как сыр в масле кататься. На деле же большая часть их едва сводит концы с концами, оставаясь в экономическом отношении хозяйствами слабыми, неустойчивыми, то и дело подпадающими под особый вид банковского контроля. Дошло до того, что некоторые станции в Прибалтике берут сторонние заказы повыгодней, ничего общего с автомобилем не имеющие, — на переплетные работы например.

Обо всем этом и о многом другом шла речь на научно-технической конференции по автотехобслуживанию, которая состоялась недавно в Донецке. Говорилось и о причинах сложившейся ситуации, и о возможностях рачительного хозяйствования. Ну, прежде всего о том, что до последнего времени проекты новых станций рассчитывались на применение дорогостоящих, невыгодных материалов. Обходились такие объекты дороговато, расходы эти тяжким грузом давили на бюджет предприятий. Теперь дело поправляется: станции будут строить из облегченных сборных конструкций. Это одновременно и ускорит строительство. Мало пока на станциях технологического оборудования разного назначения, потому и степень механизации труда здесь много ниже, чем в промышленности. А это резерв огромный. По подсчетам получается: если отрасль насытить высокопроизводительным оборудованием исходя из современных норм, трудоемкость обслуживания автомобиля снизится чуть ли не вдвое!

Отрицательно сказывается на экономике станций сезонность работ. В самом деле, большинство владельцев машин поговорке «готовь сани летом, а телегу зимой» явно предпочитает иную: «дорога́ ложка к обеду». Это особенно остро бьет по СТО в курортных зонах, в районах массового туризма. Выход найти, видимо, непросто. Но некоторые специалисты утверждают, что в какой-то степени сезонность можно преодолеть двумя путями. Во-первых, попробовать ощутимо снижать цену ремонта на период поздней осени и зимы. Во-вторых, создавать побольше передвижных станций, меняющих место в зависимости от спроса на их услуги. Резон в таких предложениях, мне кажется, есть.

Говорилось на конференции и о том, что многие станции постепенно превратились в некое подобие сборочных заводов. Представитель Грузии не без юмора заметил: за тридцать лет работы не упомню случая, чтобы какую-то машину списали, что называется, вчистую; после многократных переделок «Москвич» первого выпуска превращается в «Волгу» последней модели, неизменным остается только номерной знак.... Шутки шутками, а для капитального ремонта автомобилей надо бы иметь особые предприятия. И создать их, ей богу, дешевле, чем месяцами держать многочисленные бригады рабочих на ремонте одной-единственной машины. Страдает экономика станций, масса сил, времени и средств отвлекается от прямых функций — обслуживания и текущего ремонта автомобилей.

Укрепить экономику отрасли, считают специалисты, может и расширение набора услуг. Подробно поговорим об этом чуть позже, а пока напомним лишь о предпродажной подготовке. Журнал уже поднимал этот вопрос, на выступление дружно откликнулись все высокие заинтересованные стороны и приняли в пользу предпродажной подготовки согласованное решение. Но, по-видимому, тут же забыли о нем, поскольку на практике видеть ее мало кому приходилось. Между тем простейшие прикидки показывают, что дело это выгодное для станций и втройне — для будущего владельца машины. Предпродажная подготовка процентов на тридцать сокращает объем гарантийного ремонта, и потому заводы готовы платить за ее проведение, это дешевле. О заинтересованности покупателя и говорить не приходится.

Касаясь экономики автосервиса, нельзя не сказать о прейскурантах на обслуживание и ремонт автомобилей. В каждой республике они складывались по-своему, и не мудрено, что за одну и ту же работу на разных станциях берут, случается, разную плату. К тому же многие прейскуранты чрезмерно замельчены, раздроблены — расценивается чуть ли не затяжка каждого болта в отдельности. Уже готов проект нового, единого для всей страны ценника. Будем надеяться, что он в равной степени учитывает интересы станций и их клиентов.

Как видите, средств для совершенствования экономической стороны деятельности автосервиса немало. Средств, подсказанных наукой и опытом.

Теперь пришла пора поговорить о качестве услуг. Прежде всего попробуем определить, что же это за штука такая — качество обслуживания и ремонта автомобиля? Что входит в это понятие реально? Не претендуя ни на полноту, ни на окончательность суждения, рискну назвать главные компоненты. Думаю, это общая культура обслуживания, начиная с интерьера станции и рабочего костюма ее сотрудников и кончая вежливым и толковым обращением с клиентом. Разумеется, это и добротное исполнение всех необходимых работ. Вот, пожалуй, и все. А как же сроки, спросите вы, неделями же и месяцами, случается, ждем очереди на ремонт! Да, это так. Но ведь мы договорились учитывать только вещи реальные, а при нынешнем дефиците мощностей автосервиса требовать во всех случаях сиюминутного исполнения любого заказа просто бессмысленно.

Итак, всего два основных компонента. Первый, за немногими исключениями,

Заметки с научной конференции по автосервису

на наших станциях блистательно отсутствует. Хотя никаких особых и объективных причин, оправдывающих демонстративную неряшливость в одежде работников и столь же демонстративное пренебрежение к личности клиента, не существует. Рискуя показаться наивным, выскажу одну крайне ненаучную мысль: достаточно руководителям автосервиса и отдельных станций чуть прибавить требовательности к себе и своим подчиненным, и с откровенным хамством будет покончено.

Второй компонент грубо можно разделить на четыре разнохарактерные составляющие: набор оказываемых услуг, кадры, запасные части и ответственность за работу. Попробуем разобраться в каждой.

Как-то на станцию техобслуживания явился пожилой человек и попросил накачать шины. Ничего больше, только накачать. Смех поднялся такой, словно в гости на станцию пожаловал сам Луи де Фюнес. Смеялись все — и должностные лица, и клиенты. Пожилой человек не знал куда от стыда деваться. А почему, собственно? Отмахать насосом по сотне качков на каждое из четырех колес это, знаете, не каждому по силам, а пожилому — тем более. Конечно, кто-нибудь всегда поможет, свет не без добрых людей. Но почему же работники автосервиса считают такие заказы наивными и надуманными? Не хватает персонала? Верно. Но разве трудно заказать и поставить автоматы, за определенную сумму отпускающие нужную порцию сжатого воздуха? Где они, такие автоматы? Даже в проектах пока не значатся.

Химическая промышленность наладила выпуск автокосметических средств. Препараты эти делают наши машины чище, наряднее, а главное — долговечнее. Где, на какой станции примут у вас заказ на такую работу? А попытайтесь обратиться с просьбой заменить лампочку в фаре или подфарнике, продуть жиклеры карбюратора, сменить перегоревший электропредохранитель. Засмеют же. Не спорю, подобные услуги в новинку работникам станций и самим клиентам. Они непривычны, автолюбители старшего поколения потребности в них не чувствуют. Но кто сказал, что всякий спрос рождается сам по себе? Его и формировать надо.

Услугу мало обозначить в прейскуранте, ее требуется добротно исполнить, и никакая техника не заменит здесь рук рабочего. О кадрах специалистов много говорить не стоит: ясно, что грамотных и умелых мастеров с каждым годом нужно все больше. Главный резерв — система профессионально-технического образования. К сожалению, решения, принятые по поводу строительства ряда новых специализированных ПТУ, остались невыполненными. Создано всего одно училище — в Донецке. Что ж, остается ограничиться еще одним призывом поскорее организовать профессионально-технические училища этого профиля там, где им надлежит давным-давно быть.

О проблеме запасных частей на конференции говорили много и обстоятельно. Сетовали на отставание со строительством централизованных складов, спорили о том, как делить запчасти на категории в зависимости от усредненной потребности в той или иной номенклатуре, о нормативах запасов на складах и станциях. Все это — вопросы важнейшие, не решив их, не наладишь бесперебойное снабжение запчастями станций обслуживания. Это — в общем и целом. Однако не думаю, что некоторые факты можно и следует объяснять причинами столь сложными и специфичными. А факты таковы: ведущий завод страны — Волжский в конце прошлого года и на довольно длительный период оставил без элементарного запаса изделий тысячи владельцев автомобилей моделей «2102» и «2103». Нет фар, нет задних фонарей, нет передней декоративной облицовки и многого другого, без чего дорогой товар превращается в изящно оформленную груду металла, пластмассы и резины. И тут, конечно же, дело не в централизованных складах и нормативах. В течение нескольких лет ВАЗ высоко держал свою марку, ныне доверие, которое было завоевано с таким трудом, находится под угрозой.

Вот и появилось это слово — доверие. С трибуны конференции в Донецке оно звучало не реже, чем слово «автомобиль». На недостаток доверия жаловались, беречь его требовали, как завоевать его — предлагали. И каждый из выступавших подразумевал общеизвестное: доверие нельзя ни вымолить, ни ввести даже самым грозным приказом, его рождает только высокая ответственность.

До сегодняшнего дня ответственность автосервиса перед клиентом остается в сфере нравственной, морально-этической. Это само по себе, может быть, и немало. Но куда надежней все-таки было бы подкрепить разговоры о совести и долге чем-то более конкретным, осязаемым. Получив из ремонта часы, радиоприемник, швейную машину, мы уносим с собой и квитанцию, где четко обозначено, какой срок исправной работы гарантируют нам ремонтники — три месяца, полгода. По поводу отремонтированного автомобиля никакой гарантии практически не дают.

Тот факт, что на большинстве станций нет системы технического контроля, тоже, надо полагать, не очень-то способствует росту доверия к автосервису. Клиенту запрещено находиться в зоне работ. А контроля нет. Принимай как дают и скорей выезжай со станции, дома разберешься, что сделали хорошо, а что из рук вон плохо. Можете жаловаться, этого права у вас никто не отнимает... Так отсутствие четко определенной ответственности порождает поток жалоб, а одновременно — кучу вздорных слухов и никчемную подозрительность, одинаково унижающую и клиентов и работников автосервиса.

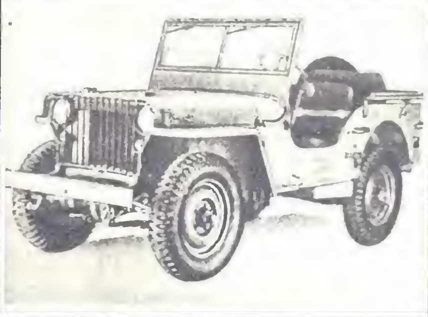
Сейчас приняты важные решения о развертывании сети автосервиса, системы автозаправочных станций, кемпингов и мотелей.

Однако, видно, у ряда административных работников психологического перелома все это пока не вызвало. По-прежнему сам автолюбитель и его нужды остаются для них делом третьестепенным или еще того похуже. Чем иным можно объяснить такой, например, факт: в Якутии, на всей ее колоссальной территории, нет ни одной станции обслуживания? Разве в этом виновны одни только строители и работники автосервиса, а местные органы — нет?! В Москве острейшим вопросом стало хранение автомобилей. А для устройства открытых платных стоянок столичному автосервису предлагаются площадки, на которых себестоимость одного машино-места составляет в год более тысячи рублей. Себестоимость! Сколько же надо брать с клиента, чтобы хоть окупить расходы? Сплошь и рядом для строительства СТО отводят территорию без коммуникаций, что резко увеличивает стоимость сооружений. И это при прямом указании придерживаться противоположного принципа!..

Думается, нет смысла особо доказывать, что общее отставание в развитии автосервиса в конечном итоге имеет причиной психологическую перегородку, преодолевать которую иные представители местных организаций даже не считают нужным.

Автомобиль прочно вошел в нашу с вами жизнь. И ошибается тот, кто считает появление вереницы «жигулей», «москвичей» и «запорожцев» мало значащим фактом. Нет, все в жизни взаимосвязно. Развитие автомобильной промышленности, резкое расширение продажи автомобилей населению не может не оказать влияния и оказывает его на многое, в том числе на экономику в целом и на ряд ее отраслей, на градостроительство и санитарию, даже на психологию людей. Собственный автомобиль как социальный феномен еще ждет своего вдумчивого и объективного исследователя. И не будем гадать, чего больше этот исследователь обнаружит — положительного или отрицательного. Будем исходить из реальности. Четыре миллиона автомобилей, принадлежащих населению сейчас, семь с половиной миллионов, которые будут принадлежать гражданам страны через пять лет, двадцать миллионов в 1990 году — настоящее и будущее личного автотранспорта настоятельно требуют к себе глубокого и заботливого внимания. Тем более, что в конечном счете речь идет не о бездушной четырехколесной машине, а о миллионах живых людей.

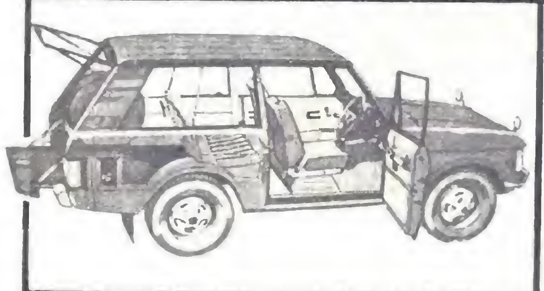
Еф. КЛЕНОВ



Современная автомобильная техника

ДЖИПЫ



Машины ГАЗ—69 и УАЗ—469 сегодня хорошо известны всем. Они относятся к многочисленной и довольно популярной во многих странах категории «джипов». Таким именем теперь повсеместно называют легкие открытые автомобили с приводом на все колеса. Они получили широкое распространение в годы второй мировой войны. Особенно хорошо у нас были известны ГАЗ—64 и ГАЗ—67, «Виллис-МБ» и «Форд-Джи-Пи-Ви» (США). Именно последней из названных моделей обязаны своим собирательным именем все автомобили этого типа.

Разработанная в 1940 году Карлом Пробстом, конструктором ныне уже не существующей фирмы «Виллис», модель «МБ» оказалась просто необходимой для военного времени. Удовлетворить спрос армии на нее такая сравнительно небольшая фирма, как «Виллис», не могла. Поэтому по ее чертежам начали производство этих машин заводы Форда. Там модель получила индекс «Джи-Пи-Ви», по начальным буквам английских слов «Дженерал перпоуз вийкл» (машина универсального назначения). В американских, английских, канадских частях «фордов» постепенно стало больше, чем «виллисов», и солдаты объединили их общим именем — «джи-пи». Впоследствии слово «джип» стало интернациональным, утратило кавычки и получило право на самостоятельное существование как термин, определяющий особую разновидность легких автомобилей повышенной проходимости.

После войны джип демобилизовался. Он оказался превосходной машиной для геологов, работников сельского хозяйства, охотников, туристов, на него появился спрос и в странах Африки, Азии, Латинской Америки. Многие фирмы взялись за производство джипов. Одним из первых (в 1948 году) по пути «Виллиса» пошел английский завод «Ровер», чья модель «Ланд-ровер» сохранилась на конвейере до сих пор.

Внесла свой вклад в создание джипов и советская автомобильная промышленность. Первые опытные образцы подобных машин — они назывались НАТИ — АР и ГАЗ—61-40 — были созданы перед самым началом Великой Отечественной войны. Летом 1941 года горьковский автозавод приступил к серийному выпуску джипа ГАЗ—64 (потом, после модернизации в 1943 году он стал называться ГАЗ—67, а с 1944 года — ГАЗ—67Б). Эта модель находилась на производстве до 1953 года, когда ее сменил замечательный автомобиль ГАЗ—69. Благодаря своим высоким эксплуатационным качествам он выпускался почти два десятилетия и только в декабре 1972 года уступил место более совершенному УАЗ—469.

Что же представляют собой современные джипы? Их сегодня строят почти два десятка предприятий в СССР и США, Японии и Бразилии, Индии и Румынии, Австрии и Иране, Англии и Испании, Италии и Аргентине. Основные технические данные приведены в таблице. Эти машины можно разделить на четыре класса. Первый, назовем его малым, объединяет автомобили весом 600—800 кг с двигателями мощностью не более 50 л. с. («Сузуки», ЛуАЗ—969, «Тейлхол», «Штейр»). Они сравнительно мало распространены. Так, годовой выпуск ЛуАЗов — 5 тысяч, а «тейлхолов» — 1,6 тысячи.

Следующий, средний класс — исторически самый старый — является наиболее популярным и сегодня. Он объединяет автомобили, весящие 1100—1500 кг и оснащенные двигателями мощностью 60—85 л. с. Для него, как, впрочем, и для первого, характерна спартанская внешность, сугубая утилитарность конструкции. Очень многие фирмы, строящие джипы этого класса, как говорится, «танцевали от печки», которой для них служил «Форд-Джи-Пи-Ви». Это «Махиндра» (Индия), «Эбро» (Испания), «Шерхат» (Иран), ИКА (Аргентина).

Третий класс — большие джипы европейско-японского типа, как, например, АРО-240, «Ланд-ровер», «Ниссан», «Тойота», весом до 1600 кг с двигателями мощностью 90—130 л. с. Они вместительнее, у них реже встречается складной тент, и кузов оформляется в виде жесткой закрытой (хотя еще довольно простой и дешевой) коробки.

Четвертый класс — большие машины американского типа: «Джип-вэгонир», «Плимут-трейл-дастер», «Форд-бронко», «Рейндж-ровер». Их вес обычно колеблется в пределах 1600—1800 кг, а мощность двигателей превышает 130 л. с. У этих машин кузов с тентом уже редкость. Как правило, он закрытый и близок по комфортабельности кузовам легковых автомобилей. В нем можно найти эффективные уплотнители дверей, удобные сиденья, совершенное оборудование. О масштабах производства джипов четвертого класса можно судить хотя бы по фирме «Джип» — 94 тысячи в год.

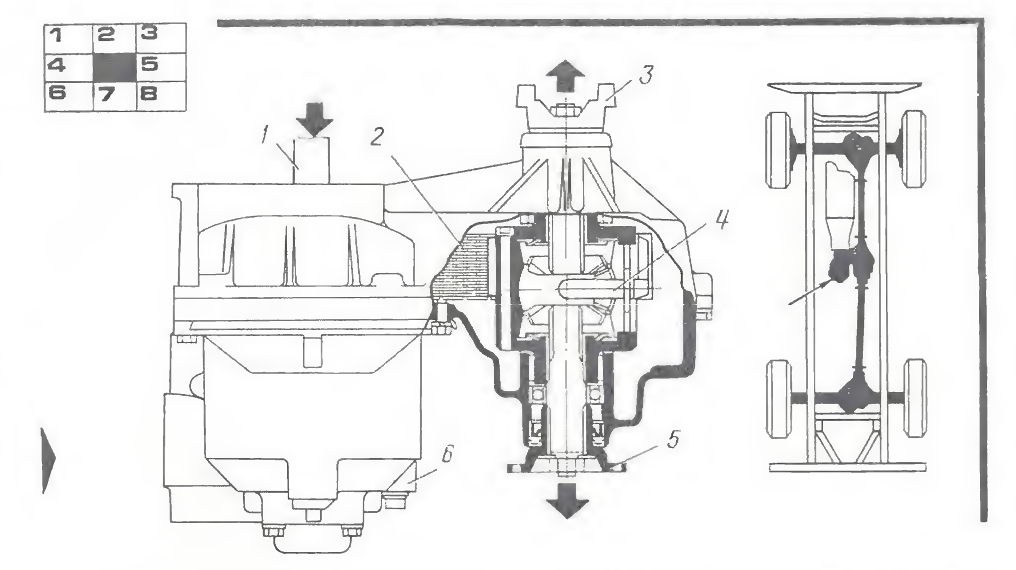
Что общего у всех этих автомобилей? Прежде всего, привод на все колеса.

В большинстве случаев для передачи крутящего момента к передним и задним колесам служит раздаточная коробка, устанавливаемая в блоке с коробкой передач (УАЗ—469, «Ланд-ровер») или отдельно от нее (как было на ГАЗ—69). Нередко раздаточную коробку делают двухступенчатой: с основной и понижающей, для плохих дорог, передачами. Чтобы повысить проходимость, идут иногда на применение блокируемых дифференциалов — так сделано на крошечном «Штейр-хафлингере».

Специалисты фирмы «Джип» (она входит в корпорацию «Америкен Моторс») предложили два года назад трансмиссию «Куад-Трак» с постоянным приводом на все колеса, считая, что включение второй пары ведущих колес в тот момент, когда автомобиль попал на труднопроходимый участок дороги, не всегда дает нужный эффект. Но у постоянного привода есть и свой минус. При движении на повороте передняя пара колес проходит относительно задней более длинный путь, что означает либо дополнительный износ шин, либо дополнительные нагрузки на детали трансмиссии. На снегу, песке, болотистом грунте, где у шин невысокое сцепление с почвой, они пробуксовывают без существенного износа. На асфальте другое дело. Поэтому постоянный привод всех колес до недавнего времени не получал распространения.

Система же «Куад-Трак» предусматривает межосевой дифференциал в раздаточной коробке, который позволяет одной паре колес работать с числом оборотов большим или меньшим, чем у другой. Введение его, однако, заставило решать новый вопрос: буксование одной пары ведущих колес означает прекраще-

1 ЛуАЗ—969 — один из немногих джипов с двигателем воздушного охлаждения.
2. Первый из джипов — «Виллис-МБ».
3. УАЗ—469 — образец классической схемы.
4. «Джип-КЖ5» — потомок первых «виллисов».
5. «Дайхатсу-Ф10Л» снабжен дугой, предохраняющей водителя при переворачивании автомобиля, и сиденьями с подголовниками.
6. «Рейндж-ровер», предназначенный прежде всего для экспорта в США, имеет комфортабельный кузов «универсал».
7. «ФИАТ-компаньола» с независимой подвеской всех колес и несущим открытым кузовом.
8. Трехдверный «Джип-чероки» во многом близок к модели «Вэгонир». У машины литые колеса из алюминиевого сплава и обогрев заднего стекла.



Трансмиссия «Куад-Трак»: 1 — вал от двигателя; 2 — многорядная бесшумная пластинчатая цепь; 3 — фланец переднего карданного вала; 4 — самоблокирующий дифференциал; 5 — фланец заднего карданного вала; 6 — раздаточная коробка.

ние передачи крутящего момента на другую. Избавиться от такого нежелательного явления помогает устройство автоматической блокировки межосевого дифференциала. Система сложная, дорогая, но, по утверждению фирмы, себя оправдывающая.

Если мы заглянем в ту графу публикуемой здесь таблицы, где приведены размеры шин, то увидим, что подавляющее большинство джипов снабжается 15- и 16-дюймовыми покрышками. Только благодаря столь внушительным колесам и шинам удается получить приемлемый для автомобиля повышенной проходимости дорожный просвет — 190—200 мм. Так, у всех машин 1975 года фирмы «Джип» клиренс — 203 мм (для сравнения укажем, что у нашего УАЗ—469Б он равен 220 мм). При колесах с 13-дюймовыми шинами дорожный просвет увеличивают применением колесных редукторов, как это сделано на ЛуАЗ—969 и «Штейр-хафлингер». На УАЗ—469 эта мера позволила получить клиренс в 300 мм.

Подвеска колес у современных джипов довольно разнообразна, и сегодня еще нет категорической оценки, какой вариант лучше. Традиционная схема зависимой подвески с неразрезными мостами и продольными полуэллиптическими рессорами применяется как для передних, так и для задних колес на «Джипе-вэгонир», УАЗ—469 и «Ланд-ровере». В то же время у «Шевроле-блейзер» и «Рейндж-ровера» — зависимая пружинная подвеска всех колес. Еще дальше пошли конструкторы АРО-240 и «Интернейшнл-скаута». Задняя подвеска у них осталась зависимой рессорной, а вот передняя сделана независимой: у первого — пружинной, а у последнего — торсионной. Известны и модели с независимой подвеской всех колес: ЛуАЗ—969, «Штейр-хафлингер», «ФИАТ-компаньола».

Между прочим, «ФИАТ-компаньола» — один из немногих джипов с несущим открытым кузовом. Как правило, современные автомобили этого типа имеют мощную раму лонжеронного типа.

Несколько слов о двигателях. Моторы с воздушным охлаждением у джипов — редкость («Штейр-хафлингер», «Сузуки», ЛуАЗ—969). В большинстве же случаев охлаждение водяное. Две фирмы — «Ровер» и «Тойота» оснащают свои модели дизелями.

Особое положение занимают американские джипы, на которых ставят шести- и восьмицилиндровые двигатели рабочим объемом от 2786 до 6573 см³, имеющие мощность от 82 до 238 л. с. Естественно, что при столь сильных двигателях автоматическая гидродинамическая трансмиссия оказывается довольно практичной. Ее применяют, например, в качестве стандартного оборудования на моделях «Джип-вэгонир» и «Форд-бронко». Таким образом, водитель «Джипа-вэгонир» с этой трансмиссией и приводом «Куад-Трак» освобождается от манипулирования тремя рычагами: переключения передач, включения привода на передние колеса и включения понижающей передачи.

Почти 35 лет насчитывает история джипов. За эти годы они прочно заняли свое место в хозяйстве и на военной службе, стали привычным транспортным средством. Они работают в Сибири и Сахаре, на Аляске и на островах Океании и зарекомендовали себя повсюду как действительно «машины универсального назначения».

Л. ШУГУРОВ,
инженер

Технические характеристики современных джипов (в алфавитном порядке)

Модель	Число и рабочий объем (см³) цилиндров	Мощность, л. с.	Число передач	База, мм	Длина, мм	Размер шин, дюймы	Число мест и дверей	Снаряженный вес, кг	Скорость, км/час
АРО-240 (СРР)	4—2512	80	4	2330	3960	7,50—16	5—2	1600	110
«Дайхатсу Ф10Л» (Япония)	4—958	58	8	2025	3485	6,00—16	6—3	1325	100
«Джип-вэгонир» (США)	8—6573	238	4	2770	4660	7,00—15	7—5	1730	170
«Джип-КЖ5» (США)	6—3803	101	3	2130	3530	6,50—16	4—2	1110	120
«Джип-КЖ6» (США)	8—4979	152	4	2640	4040	6,50—16	4—2	1140	140
«Джип-чероки» (США)	8—5896	198	4	2770	4660	7,00—15	5—3	1730	160
«Интернейшнл-скаут» (США)	8—5643	151	3	3020	4750	8,25—15	6—3	1650	140
«Ланд-ровер-88-4» (Англия)	4—2286	70	4	2230	3620	6,00—16	5—3	1523	105
«Ланд-ровер-109-6» (Англия)	6—2625	86	4	2770	4440	7,50—16	8—5	1750	115
ЛуАЗ—969 (СССР)	4—887	30	4	1800	3270	6,00—13	4—3	820	75
«Мицубиси-Д34» (Япония)	4—2315	95	6	2640	4290	7,00—15	5—3	1520	115
«Ниссан-патроль» (Япония)	6—3956	130	6	2200	3770	7,00—16	5—3	1600	125
«Плимут-трэйл-дастер» (США)	8—5210	155	3	2690	4690	7,00—15	5—3	—	120
«Плимут-трэйл-дастер» (США)	8—6555	230	4	2690	4690	7,00—15	5—3	—	160
«Рейндж-ровер» (Англия)	8—3528	130	4	2540	4470	8,00—16	5—3	1700	150
«Сузуки-джимни» (Япония)	2—359	27	4	1930	2990	6,00—16	4—2	600	100
«Тейлхол-родео-4» (Франция)	4—845	34	4	2400	3660	5,75—13	4—3	640	100
«Тойота-бандейранте» (Бразилия)	6—3400	78	8	2280	3870	7,00—16	4—3	1650	120
«Тойота-ландкруйзер» (Япония)	6—3878	123	8	2700	4670	7,00—16	6—5	1920	135
УАЗ—469Б (СССР)	4—2445	72	8	2380	4020	8,40—15	7—5	1540	110
«Форд-бронко-6» (США)	6—2786	82	4	2340	3860	7,00—15	5—3	1500	120
«Форд-бронко-8» (США)	8—4942	140	4	2340	3860	7,00—15	5—3	1500	130
«ФИАТ-компаньола» (Италия)	4—1995	80	4	2300	3770	6,50—16	4—3	1570	115
«Црвена Застава-АК151» (СФРЮ)	4—1901	63	4	2250	3560	6,50—15	4—2	1390	116
«Шевроле-блейзер» (США)	8—5657	175	4	2640	4570	7,00—15	5—3	1600	140
«Шевроле-джимми» (США)	6—4093	110	3	2640	4570	7,00—15	5—3	1620	125
«Штейр-Пух-хафлингер» (США)	2—643	27	4	1800	3140	6,50—13	4—4	650	75
«Эбро-коммандо» (Испания)	4—2199	65	8	2570	4270	6,00—16	5—2	1360	115



ПОДВЕСКА ФРАНТИШЕКА КРНАВЕКА

На современных кроссовых мотоциклах подвеска колес работает в исключительно сложных условиях. При прыжках машина приземляется, как правило, на заднее колесо, и пружины задней подвески нередко воспринимают толчки, по силе в несколько раз превышающие вес мотоцикла.

Известно, что чем выше нагрузка на колесо, тем жестче следует делать его подвеску. Но такая подвеска, выгодная при прыжках, делает машину трудноуправляемой при движении с большой скоростью на участках с частыми небольшими неровностями. Как компромиссное решение применяют сравнительно мягкую подвеску с очень длинным ходом. Так было сделано на прошлогодних кроссовых моделях «Майко» и «Хускварна». Но здесь возникает другая проблема: при длинноходной подвеске в невыгодных условиях работают гидравлические амортизаторы — их жидкость быстро нагревается, и узел перестает правильно функционировать. Дополнительные бачки для жидкости на амортизаторах и внушительные ребра охлаждения, появившиеся в 1974 году, не дали нужного эффекта. Требовалось принципиально новое решение.

Его нашел инженер из ЧССР Франтишек Крнавек, предложивший оригинальную гидропневматическую подвеску колес мотоцикла (рис. 1). В ней упругим элементом служит не пружина, а сжатый газ, например воздух. Особенность заключается в том, что чем выше сила, приложенная к штоку подвески, тем сильнее сжимается газ и тем выше жесткость упругого элемента. Иными словами, у этой подвески прогрессивная характеристика жесткости.

Ф. Крнавек использовал давно известный принцип и создал свою очень простую и работоспособную конструкцию. По его патентам завод ЧЗ изготовил заднюю подвеску для своих кроссовых мотоциклов. На одном из них и выступал в чемпионате мира 1974 года серебряный призер Я. Фальта. В том же году Я. Яниш, заводской гонщик-испытатель, опробовал на третьем этапе первенства мира переднюю телескопическую гидропневматическую вилку. И, наконец, в этом году обе новинки не только нашли применение на кроссовых мотоциклах ЧЗ, но и стали образцом для подражания («Хускварна», «Ямаха»).

В пневмогидравлической подвеске кроссового ЧЗ (рис. 2) — скользящие

КОРОТКО

● ● ●

Мотоциклетные заводы европейских социалистических стран (не считая СССР) в настоящее время выпускают мотоциклы и мопеды одиннадцати марок: «Бабетта» (ЧССР), «Балкан» (НРБ), ВСК (ПНР), «Колибри» (СФРЮ), «Комар» (ПНР), «Мобра» (СРР), МЦ (ГДР), «Паннония» (ВНР), «Симсон» (ГДР), ЧЗ (ЧССР), ЯВА (ЧССР).

● ● ●

Румынский завод УАП провел недавно модернизацию своей основной легковой модели «Дачия-1300». На ней установлены новый карбюратор, фартуки у задних колес. Облицовка радиатора сделана черной матовой.

● ● ●

За 25 лет, начиная с 1950 года, завод «Татра» (ЧССР) экспортировал в Советский Союз 18 тысяч тяжелых грузовиков моделей «111», «138», «148».

● ● ●

К соревнованиям 1975 года на первенство ЧССР по автокроссу чемпион республики Кржестьян построил багги со всеми ведущими колесами и двумя двигателями «Вартбург» общей мощностью 150 л. с.

● ● ●

Четыре европейские фирмы — ДАФ (Голландия), «Волво» (Швеция), «Магирус» (ФРГ) и «Савием» (Франция) — разработали совместный типаж унифицированных тяжелых магистральных грузовиков. Такой альянс, по расчету фирм, должен помочь им устоять в конкурентной борьбе.

● ● ●

Ежегодно в Англии из-за коррозии и прогара заменяют выхлопные трубы на 7 миллионах автомобилей, что приносит убытки в 100 миллионов фунтов стерлингов. Более дорогие, чем обычные, выпускные трубы из нержавеющей стали применяют только на автомобилях «Роллс-ройс».

● ● ●

Итальянская фирма «Абарт» изготовляет комплекты деталей для повышения скоростных показателей серийных легковых ФИАТов. Комплект «Абарт-226» позволяет увеличить рабочий объем модели «126» с 595 до 812 см³ и поднять мощность с 26 до 36 л. с.

● ● ●

В г. Атланта (США) с аукциона продан бронированный лимузин «Кадиллак» модели 1928 года, изготовленный по специальному заказу гангстера Аль Капоне.

● ● ●

Фирма «Аувертер» (ФРГ) построила в г. Умаси (Гана) завод по производству автобусов марки «Неоплан».

СТАРТУЕТ «ИНОХОДЕЦ»





Длина «Пейсера» лишь немногим больше (на 0,23 м), чем у нашего ВАЗ—2103, и составляет 4,35 м, а ширина — 2,0 м.

Третья дверь в задней стенке кузова делает машину универсальной по применению.

На последней женевской выставке концерн «Америкен Моторс Корпорейшн» познакомил посетителей со своей сверхкомпактной моделью «Пейсер» («Иноходец»). Интерес к малогабаритным и экономичным автомобилям в США сейчас заметно вырос. Из общего количества не проданных в 1974 году машин львиная доля пришлась на громоздкие «броненосцы». А компактные модели «Шевроле-вега», «Форд-пинто», «АМК-гремлин» имели более или менее устойчивый сбыт. Вот почему четвертая по величине в США автомобильная фирма (350 тысяч машин в прошлом году) рискнула выйти на рынок с новой компактной моделью.

Габариты «Иноходца» невелики: длина — 4350 мм, база — 2540 мм. Ему надо мало места для стоянки (важное обстоятельство для американских городов), он очень маневрен и в то же время достаточно просторен для четырех человек. Чтобы облегчить вход на заднее сиденье, правая дверь сделана на 102 мм шире левой. Кроме того, обе двери заходят на крышу, благодаря чему при входе и выходе пассажиров не создается неудобств, ощущаемых в двухдверных кузовах.

Хорошая обзорность «Иноходца» достигнута за счет боковых стекол и сильно опущенного подоконного пояса, а скругленные обводы машины позволили на 12 процентов снизить (по сравнению с большинством моделей) аэродинамические потери, а следовательно, и расход топлива (10,3 л/100 км). Широкая центральная стойка, по утверждению фирмы, играет роль своеобразной дуги безопасности.

Кузов «АМК-пейсера» сделан универсальным — трехдверный гибрид седана и комби. При необходимости задние сиденья могут быть сложены, и тогда пространство для багажа достигает 0,28 м³. Под полом багажного отсека размещается запасное колесо. Оборудование кузова включает стеклоочиститель, омыватель и отопитель стекла задней, третьей двери.

У новой модели не только оригинальный внешний вид, компактные размеры и разные по ширине двери. Это первый за последние годы американский легковой автомобиль с реечным рулевым механизмом. Среди других особенностей «Пейсера» — дисковые тормоза передних колес, радиальные шины размером 6,95—14, транзисторная система зажигания. Вес машины — 1400 кг.

Новая модель оснащается шестицилиндровым двигателем в двух вариантах — 3802 см³, 100 л. с. и 4228 см³, 110 л. с. и двумя разновидностями трансмиссии — либо трехступенчатой с переключением на руле, либо автоматической гидромеханической.

Сумеет ли «Иноходец» задать темп в погоне за покупателем, покажет время.



Рис. 1. Гидропневматическая подвеска ЧЗ для заднего колеса. Бросается в глаза отсутствие пружины.

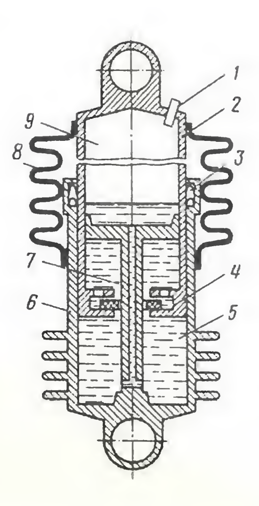


Рис. 2. Устройство узла подвески: 1 — клапан для накачки воздуха; 2 — стальной верхний цилиндр; 3 — уплотнительные манжеты; 4 — клапан амортизатора; 5 — амортизационная жидкость; 6 — дюралюминиевый нижний цилиндр с охлаждающими ребрами; 7 — шток с поршнем; 8 — резиновая защитная гармошка; 9 — верхняя полость со сжатым воздухом.

один относительно другого цилиндры **2** и **6**. С днищем цилиндра **6** связан шток **7**, выполненный заодно с поршнем. В полости **9** над поршнем находится воздух под давлением 2,5—3,0 кг/см². Пространство под поршнем, заполненное амортизационной жидкостью, разделено на две камеры обоймой с клапаном **4**. По каналу в штоке **7** часть масла поступает в надпоршневое пространство и создает гидравлическое уплотнение поршня.

При наезде на неровности цилиндры 2 и 6 перемещаются, и воздух, сжимаемый в полости **9**, играет роль пружины. Жидкость, перетекая через клапан **4**, поглощает энергию колебаний нижнего цилиндра **6**. Таким образом, здесь в одном узле объединены упругий элемент и амортизатор. Сечение штока **7** сделано переменным, чтобы получить желаемый процесс амортизации.

Новый узел задней подвески ЧЗ может быть установлен взамен прежнего пружинного. Максимальный ход составляет 90 мм; диаметр узла в наиболее широком месте — 90 мм.

В 1975 году новая задняя подвеска устанавливается не только на «фирменных», но и на серийных (то есть поступающих в клубы) кроссовых мотоциклах ЧЗ.

«ФИАТ-131-МИРАФИОРИ»

На смену модели «124», производство которой было начато в 1966 году, пришел новый автомобиль ФИАТ-131. Причем впервые за последние годы к цифровому индексу ФИАТа добавлено имя собственное — «Мирафиори» (в честь самого большого завода компании). Новая машина выпускается с тремя вариантами кузовов: двух-, четырех- и пятидверным (универсал).

Кузов «ФИАТ-131-мирафиори» отличается от прежнего и внешностью, и большими габаритами — он на 120 мм длиннее при той же почти высоте, — большей площадью остекления, и, что самое главное, значительно большей прочностью и жесткостью. Салон со всех сторон ограничен коробчатыми брусьями, причем продольные, размещенные в дверях, защищают пассажиров от боковых ударов при авариях. Передние и задние энергопоглощающие бамперы сделаны в соответствии с американским стандартом, который требует, чтобы при лобовых столкновениях со скоростью около 8 км/час не повреждались световые приборы или другие элементы безопасности. Естественно, что выполнение этих требований привело к некоторому утяжелению машины. Бензобак перенесен в самое безопасное место в кузове, над задней осью. Днище кузова тщательно обрабатывается противокоррозионными составами, включая нанесение слоя полихлорвинила.

«ФИАТ-131-мирафиори» выпускается с четырехцилиндровыми двигателями рабочим объемом 1300 или 1600 см³. Распределительный вал установлен не в головке цилиндров, как можно было ожидать, а в блоке, и приводится он зубчатым ремнем. Коробка передач четырех- или пятиступенчатая, а за дополнительную плату устанавливают гидромеханическую трехступенчатую трансмиссию производства «Дженерал Моторс».

Передняя пружинная подвеска — типа «Мак-Ферсон». Здесь нет привычного верхнего рычага. Пружина и соосный с ней амортизатор опираются на нижний рычаг, а стойка поворачивается относительно штока амортизатора как вокруг шкворня. Задняя подвеска сделана пружинной с пятью рычагами (подобно подвеске ВАЗ—2101), но амортизаторы смонтированы не рядом, а внутри пружин.

В соответствии с нынешними тенденциями рулевой механизм реечный; число оборотов рулевого колеса — 3,5 от упора до упора. На передних колесах установлены дисковые, на задних — барабанные тормоза.

Автомобили выпускаются в двух вариантах — в обычном исполнении и «Люкс» («Спечиале»), — имеющих ряд новшеств, например щит электрораспределения под панелью приборов на стороне пассажира и регулируемая верхняя часть рулевой колонки, благодаря чему можно изменять наклон рулевого колеса. На «Спечиале» для подсвета приборов использованы светопроводы, а регулировочный механизм ручного тормоза встроен непосредственно в рукоятку его рычага.

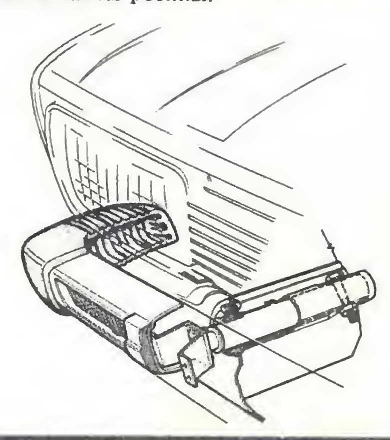
По заказу за дополнительную плату на «Мирафиори» могут устанавливаться кондиционер воздуха, магниевые колеса и самоблокирующий дифференциал, подголовники сидений, обогреваемое заднее стекло.

Техническая характеристика (в скобках отличающиеся данные для варианта с двигателем 1300 см³).

Рабочий объем — 1585 (1297) см³; диаметр цилиндра — 84 (76) мм; ход поршня — 71,5 мм; степень сжатия — 9,2; мощность — 75 (65) л. с.; число об/мин — 5400. Передаточное число главной передачи — 3,9 (4,1). Размер шин 155—13 (для универсала — 165—13). Длина — 4250 мм; ширина — 1632 мм; высота — 1395 мм; база — 2490 мм; колея — 1372 мм (спереди) и 1315 мм (сзади). Вес в снаряженном состоянии — 1030 (950) кг. Скорость — 160 (150) км/час; время разгона с места до 100 км/час — 12,8 (16,2) сек. Контрольный расход топлива — 9,6 (8,9) л/100 км.



В исполнении «Спечиале» машины ФИАТ-131 оснащаются четырьмя круглыми фарами, а в обычном исполнении — двумя прямоугольными.



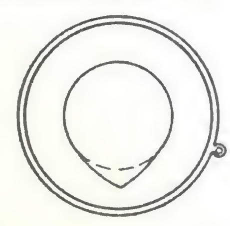
Устройство энергопоглощающего бампера, который за дополнительную плату монтируется спереди и сзади. Он подается на 70 мм и возвращается в прежнее положение. Бампер покрыт 20-миллиметровым слоем резины.

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ ВМЕСТО ПЛАСТМАССОВОЙ

На **мотоциклах ЯВА** в последние годы применяется валик (трос) привода спидометра с пластмассовой накидной гайкой. К сожалению, она часто ломается раньше, чем изнашивается валик. В таком случае можно заменить гайку металлической, сняв ее с любого валика, отслужившего свой срок на мотоцикле или автомобиле (гайки, как правило, остаются целыми).

Чтобы надеть гайку на валик, на донышке распиливаем отверстие, а на втулке валика обрезаем фланец, как показано на рисунке. Переделанные детали обеспечивают вполне надежное соединение.





Г. ГРИДАСОВ

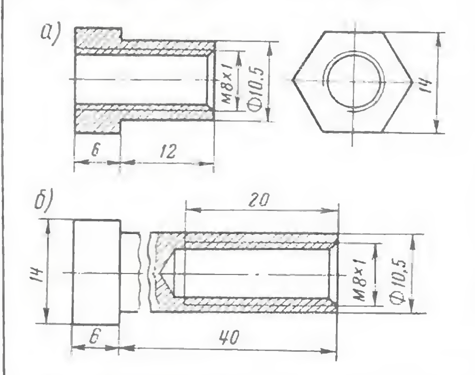
226428, г. Даугавпилс,
ул. Яунатнес, 43, кв. 9

Переделка гайки (слева) и фланца втулки гибкого валика (штриховой линией показаны прежние контуры).

НЕ ЗАМЕНЯЯ ШПИЛЕК

Нет сомнения, что карбюратор К—126 совершеннее, чем К—59. Поэтому многие владельцы **«москвичей» модели «407»** хотят поставить его на свои машины.

При замене вместе с новым карбюратором нужен и новый впускной коллектор. Но он не «хочет» вставать на шпильки в головке блока двигателя модели «407» — они коротки. Замена же шпилек специальными, удлиненными сопряжена с некоторыми сложностями. Вывернуть прикипевшие детали без ущерба для резьбы в блоке далеко не всегда удается. Предлагаю иное решение: оставить старые шпильки и приспособить под них новый коллектор.



Специальные гайки крепления впускного коллектора от двигателя «Москвич — 408»: а — для крайних шпилек; б — для средних шпилек.

Подготовка сводится к углублению в нем отверстий для шпилек со стороны гаек крепления коллектора. Это делается при помощи сверла диаметром 11 мм. Четыре крайних отверстия рассверливаем на глубину 15 мм, а четыре средних — на глубину 45 мм.

Вытачиваем восемь специальных гаек с длинной резьбовой частью (см. рисунок). Четыре из них — сквозные — для крайних шпилек, а остальные четыре — глухие — для средних.

Теперь можно легко поставить коллектор модели «408» на старые шпильки и закрепить его специальными гайками.

И. ХОПТЯНЫЙ

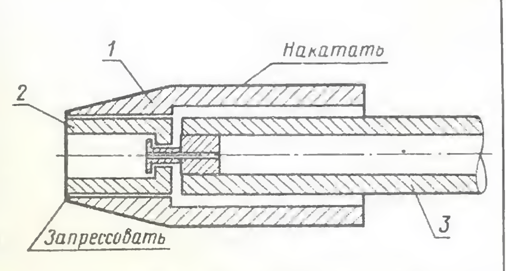
Мордовская АССР,
г. Рузаевка,
ул. Зои Космодемьянской, 80-б, кв. 2

ТАКОЙ НАСОС УДОБНЕЕ

Очень многие автолюбители украшают колеса своих **автомобилей** декоративными вставными дисками из тонкого металла. Действительно, такие вставки придают машине нарядность. Но подобраться к вентилю камеры становится трудно: он «утоплен» в накладном диске, и подкачать шину стандартным насосом непросто. Чтобы облегчить соединение шланга насоса с вентилем камеры, предлагаю изготовить простую насадку из алюминия, латуни или бронзы. Насадка напрессовывается на наконечник штатного насоса и никак не влияет на его работоспособность. Навернуть наконечник на вентиль, не снимая декоративного диска, — дело секундное.

В. САВЕЛЬЕВ

420021, г. Казань,
ул. Тинчурина, 15, кв. 31



Наконечник шланга с насадкой: 1 — насадка; 2 — накидная гайка насоса; 3 — шланг насоса.

СЪЕМНЫЙ НАКОНЕЧНИК

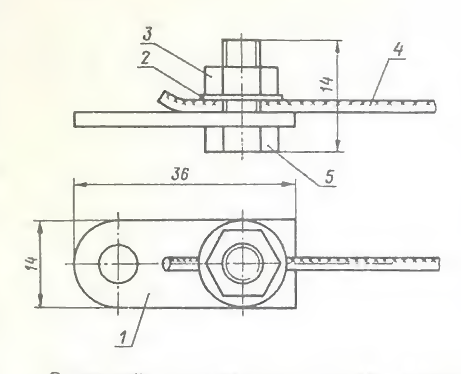
Отремонтировав трос «газа» у **«Запорожца» модели «968»**, я встретился с трудностями при установке его на место. Заводской наконечник с завальцовкой оказался неудобен, не позволял ввести трос в оболочку со стороны карбюратора; попробовал со стороны педали — тоже не удалось. Тогда я снял заводской и изготовил съемный, очень простой наконечник.

Это стальная пластина **1** размером 36×14×2,5 с двумя отверстиями, стандартный болт М6, просверленный под тросик на расстоянии 3,5±0,3 мм от головки, и гайка с шайбой (см. рисунок).

Вот и все. Тросик проводим через оплетку со стороны карбюратора, а затем пропускаем в отверстие болта и зажимаем гайкой. Возможна замена болта М6 на М8. В этом случае желательно установить уменьшенную шайбу и гайку под ключ 12.

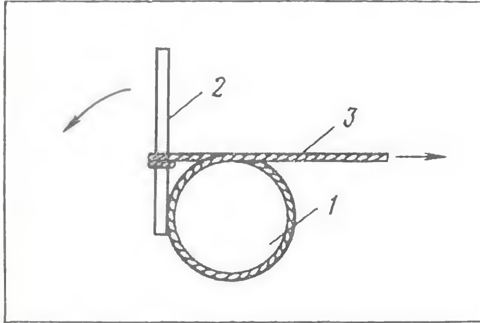
В. ГРЯЗЕВ

103064, г. Москва,
Гороховский пер., 16, кв. 6-а



Съемный наконечник троса «газа»: 1 — пластина; 2 — шайба; 3 — гайка; 4 — трос; 5 — болт.

КАК ОБОЙТИСЬ БЕЗ СПЕЦИАЛЬНОГО КЛЮЧА



Чтобы отвернуть масляный фильтр у автомобиля **ВАЗ любой модели**, рекомендуется применять специальный ключ А.60312. Им и пользуются обычно на станциях технического обслуживания. А если появилась необходимость почему-либо отвернуть фильтр в дороге? Неужели не обойтись без специнструмента?

Оказывается, такой ключ с успехом можно заменить деревянным бруском размером примерно 25×30×300 мм в сочетании с прочной бечевкой длиной 350—400 мм. Один конец ее привяжите к бруску, другой — дважды оберните вокруг фильтра (по часовой стрелке) и возьмите в правую руку. Теперь нажмите левой рукой на брусок против часовой стрелки, удерживая конец шпагата правой рукой (см. рисунок). Фильтр повернется на некоторый небольшой угол. Ослабив натяжение бечевки, верните приспособление в исходное положение. Затем повторите операцию. После нескольких таких «нажимов» фильтр легко отвернуть.

Так поворачивается фильтр: 1 — фильтр; 2 — брусок; 3 — шпагат. Стрелками показаны направления сил, прилагаемых к приспособлению при отворачивании фильтра.

В. ЗОТОВ

354002, г. Сочи,
ул. Яна Фабрициуса, 1

НАРЯДНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

Красивый серебристый двигатель вашего **автомобиля** или **мотоцикла** со временем теряет вид. Мытье не всегда помогает.

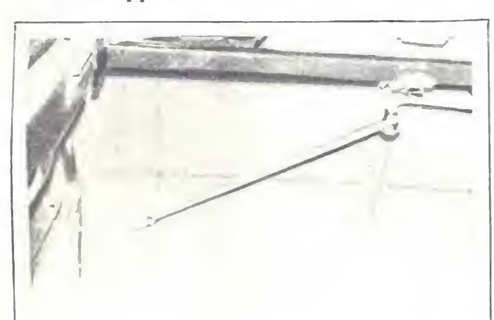
Как правило, требуется подкрасить блок, коллекторы, выпускной трубопровод, чтобы вернуть им прежнюю нарядность. К сожалению, непросто найти подходящую краску. Ведь она должна быть жаростойкой, не бояться масла и топлива.

Предлагаю рецепт. Возьмите универсальный эпоксидный клей ЭДП (продается в магазинах хозяйственных и химических товаров), приготовьте его к употреблению и добавьте алюминиевую пудру, которая также продается в магазинах. Перемешайте клей с пудрой и некоторым количеством растворителя для нитрокрасок, чтобы состав был нужной консистенции. Краска готова. Через несколько часов после нанесения она полностью затвердевает на горячих поверхностях двигателя.

В. КЛЕВЦОВ

320008, г. Днепропетровск, Рабочая, 99-а, кв. 9

ЧТОБЫ ДОМКРАТ НЕ СТУЧАЛ



Крепление домкрата при помощи кольца.

На моем **автомобиле «Жигули»** во время движения домкрат сползал со штыря и стучал о стенку багажника, повреждая ее. Я применил резиновое кольцо, вырезанное из старой камеры, которое постоянно притягивает домкрат к штырю и кронштейну, как показано на фото. Кольцо зафиксировано при помощи ушка на болте, крепящем бампер.

С. ЕРОФЕЕВ

174400, г. Боровичи, Новгородская, 5

УСТРАНЯЕМ ЗАЗОР

Год назад на моем **мотоцикле ИЖ** в результате износа сальника-колпачка начало течь масло по штоку выжима сцепления. Я нашел простой выход из положения. На шток выжима сцепления надел отрезок хлорвиниловой трубки длиной 8 мм, которая устранила зазор между ним и сальником.

Ю. БЕЛИЧЕНКО

735730, г. Чкаловск, ул. Павлова, 35

ТРОС В ЧЕХЛЕ

Не торопитесь выбрасывать вышедший из строя трос спидометра вашего **«Запорожца»**. Его оболочка пригодится. Обрежьте конец дефектного троса со стороны, где он присоединяется к коробке, и снимите обе гайки. Теперь проложите чехол в тоннеле пола от педали акселератора до карбюратора, так, чтобы он на 100—150 мм не доходил до педали. Со стороны двигателя нужно распилить отверстие на кронштейне тяги «газа» и закрепить в нем конец чехла. В этом чехле и проложите трос привода акселератора. Периодически смазывайте тягу, вводя в чехол со стороны карбюратора 5—10 г масла. Так вы сохраните работоспособность привода на многие десятки тысяч километров.

Н. БАГДАСАРОВ

370102, г. Баку, 5Б-4, кв. 54

СВЕРЛИТЬ КУЗОВ НЕ НАДО

Почти все владельцы **«запорожцев» ЗАЗ—966 и ЗАЗ—968** хотели бы установить на них грязезащитные фартуки. Но не каждому это по душе, если для такой работы понадобится сверлить кузов, как советовал В. Эйсерт (см. «За рулем», 1974, № 3). В то же время необходимость установки фартуков на передних колесах не подвергается сомнению.

Предлагаю вариант, не требующий сверления кузова, нарезания резьбы и сложных слесарных работ.

Вырежьте из листовой 5—6-миллиметровой резины две детали — собственно фартуки (**рис. 1**), а из листа стали — левую (показана на **рис. 2**) и правую симметричные пластины, которые еще нужно согнуть под углом 30°, как показано на том же рис. 2. Еще понадобится вырубить шесть квадратных больших шайб (рис. 3).

Пластины-кронштейны грунтуем и окрашиваем. Теперь заклепками или 3-миллиметровыми болтами с гайками и большими шайбами соединим резину с пластинами и получим два (правый и левый) фартука. Чтобы установить их, отвертываем с каждой стороны по две гайки М8, которыми закреплены нижние петли двери, снимаем пружинные шайбы, на свободные концы болтов ставим брызговики и, вновь надев шайбы, затягиваем гайки. Собранный фартук показан на **рис. 4**.

Вся операция по укреплению фартуков занимает 3—4 минуты.

В. ПОПОВ

141100, г. Щелково, ул. Комарова, 16, кв. 60

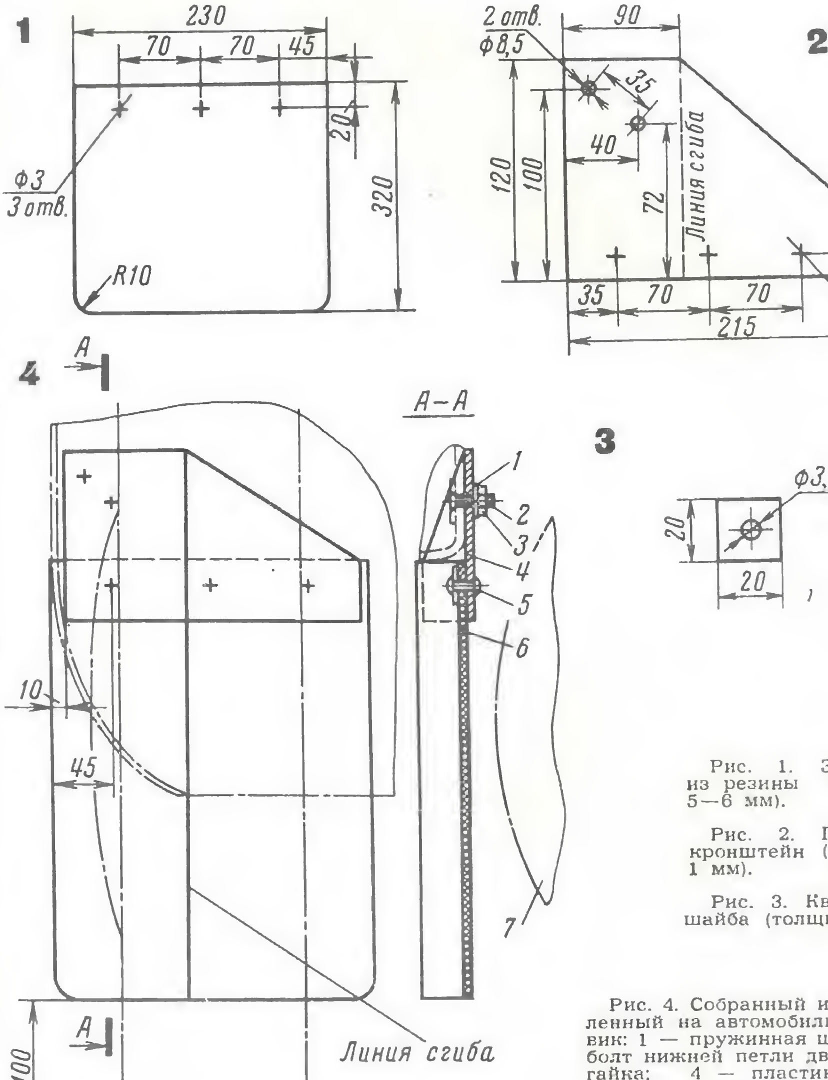


Рис. 1. Заготовка из резины (толщина 5—6 мм).

Рис. 2. Пластина-кронштейн (толщина 1 мм).

Рис. 3. Квадратная шайба (толщина 1 мм).

Рис. 4. Собранный и установленный на автомобиль брызговик: 1 — пружинная шайба; 2— болт нижней петли двери; 3 — гайка; 4 — пластина-кронштейн; 5 — заклепка (или болт М3); 6 — резина; 7 — контур колеса.

В НОМЕРЕ:

На обложке ... 4-я стр. — фото В. Ширшова

Адрес реда... 207-19-42.

Сдано в произв. 2... раж 2 450 000.
Бум. 60×90 1/8. 2,5 ... 0. Г-75028.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 17

Правильные ответы — 1, 4, 7, 10, 13, 14, 17, 19, 22, 26.

I. Из показанных знаков только действие знака 2.2 «Движение запрещено» не распространяется на транспортные средства общего пользования, движущиеся по установленным маршрутам (пункт 27).

II. Без дополнительной таблички «Направление главной дороги» для водителя, оказавшегося перед таким знаком, главная дорога та, которую он пересекает (пункт 26, 2.15). Стало быть, мотоциклист и водитель автомобиля находятся на равнозначных дорогах, а потому поворачивающий налево уступает путь (пункт 113).

III. При движении на «стрелку», включенную одновременно с красным сигналом, водитель трамвая не пользуется никаким преимуществом перед теми, кто движется через перекресток с других направлений (пункт 103).

IV. На перекрестках равнозначных дорог для водителей нерельсовых транспортных средств действует одно правило: уступи дорогу тому, кто подъехал справа (пункт 111). В данной ситуации гужевая повозка помех автобусу не создает, а перед мотоциклистом пользуется преимуществом (пункт 113). Таким образом, она проедет первой, затем — мотоцикл и последним автобус.

V. Оба водителя находятся в зоне запрещения даже остановки — об этом говорит сплошная линия желтого цвета, нанесенная у края дороги (пункт 42, 1.4).

VI. Выехать из ряда для обгона движущихся со скоростью менее 30 км/час можно и в зоне действия знака «Обгон запрещен» (пункт 26, 2.18). Слово «одиночных» в тексте этой статьи подразумевает и автомобили с прицепами или с автомобилями на буксире.

VII. Знак «Круговое движение» не устанавливает преимущество проезда, а лишь указывает направление движения через перекресток (пункт 30, 3.3). Очередность же проезда определяется общим для перекрестков равнозначных дорог правилом «правой руки» (пункт 111).

VIII. Так поворачивать налево нельзя. Требование занимать при маневрировании крайнее левое положение на проезжей части дороги предусматривает исключение только для водителей, совершающих разворот (пункты 87 и 88).

IX. С любым подтеканием жидкости в системе гидравлических тормозов эксплуатация автомобиля запрещена (пункт 165, I «в»). Если же такую неисправность водитель обнаружил в пути и устранить ее сам не смог, ему разрешается (пункт 166) с соблюдением необходимых мер предосторожности следовать к месту стоянки при условии, что тормозной путь автомобиля остается в пределах норм, указанных в пункте 165, I «б» Правил.

X. Если при дорожном происшествии есть пострадавшие, самое первое, что должен сделать водитель, — вызвать «скорую помощь», а затем уже заниматься обязательными формальностями (пункт 15).

ПОПРАВКА

В июльском номере журнала в части тиража на стр. 8 в подписи к фото перепутаны местами наименования моделей ВАЗ—2101 и ВАЗ—2102.

Приносим читателям и[...]винения.

Для тех, кто в пути





Разгар лета — благословенная пора для моторизованных путешественников. Окончены споры о маршрутах, кропотливая подготовка — туристы в дороге. С каждым годом их становится все больше, и все меньше хлопот доставляет им предпринятый вояж. К услугам авто- и мотолюбителей уже довольно разветвленная сеть СТО, автоцентров. Один из них — центр ВАЗа в Таллине вы видите на левом снимке в среднем ряду. Вступают в строй кемпинги, такие, как «Вайвари» на Рижском взморье (снимок справа в том же ряду), мотели, подобные тому, что вырос у въезда в Тбилиси (нижний снимок слева). Решается и проблема заправки машин в пути. АЗС под городом Горьким (нижний снимок справа) — одна из множества вошедших в строй в последние годы.

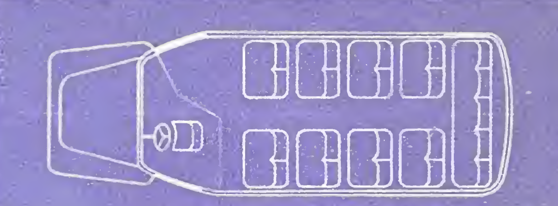
Фото В. Ширшова, Г. Киквадзе (ТАСС), В. Бровко





Малый автобус общего назначения повышенной проходимости, рассчитанный на грунтовые дороги. Его колесная формула 4×2. Выпускается курганским автобусным заводом с 1971 года. Используется для обслуживания поселков и в межрайонном сообщении. От прежней модели отличается конструктивно и внешним видом, улучшенной отопительной и вентиляционной системами.

На базе КАвЗ—685 выпускается северная модификация — с дополнительной теплоизоляцией, двойными стеклами и другими особенностями исполнения.



Число мест:	
для сидения	21
общее	28
Число дверей, их привод	3, пневматический
Вес, кг:	
в снаряженном состоянии	4080
полный	6545
Габарит, м:	
длина	6,60
ширина	2,41
высота	2,84
База, м	3,70

Колея, м:	
спереди	1,63
сзади	1,69
Максимальная скорость, км/час	80
Контрольный расход топлива при скорости 30—40 км/час, л/100 км	24
Двигатель:	карбюраторный, ГАЗ—53
расположение и число цилиндров	V8
рабочий объем, л	4,25
мощность, л. с.	115
число об/мин	3200

Трансмиссия:	
коробка передач	четырехступенчатая, механическая
тип главной передачи	гипоидная, передаточное число 6,83
Размер шин, дюймы (мм)	8,25—20 (240—508)
Тип тормозов	барабанные, с гидравлическим приводом и вакуумным усилителем
Подвеска колес	зависимая, рессорная

Индекс 70321 Цена 50 коп.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ «ЗА РУЛЕМ» 7. КАвЗ—685